LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ÉTRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER. — 40 fr.

19 Avril 1902. — N° 188.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

120 KIL. 805 A L'HEURE!

LÉON SERPOLLET, AU DÉPART DE LA COUPE HENRI DE ROTHSCHILD

Le kilomètre en moins d'une demi-minute — 29 s. 4/5 — 120 kil. 805 à l'heure telle est la vitesse stupéfiante atteinte dimanche dernier à Nice, dans la Coupe Henri de Rothschild, par Léon Serpollet, battant tous les records du monde sur sa voiture à vapeur Gardner-Serpollet, *munie de pneumatiques* Michelin.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

La Course du mille à Nice,
par Georges Prade.

Deux journées de Longchamp,
Franc Picard.

La semaine cycliste.
par Henri de Vèze.

Le Concours hippique,
par Paul Mégnin.

etc., etc.,

Les numéros 1, 3, 4, 5, 6, 7, 31, 33, 38, 40, 42, 44, 45, 58, 134, 154 de la *Vie au Grand Air*, sont à peu près épuisés.

Nous sommes acheteurs de ces numéros au prix de 50 centimes l'exemplaire.

Avis aux amateurs de belles gravures. Les originaux de la *Vie au Grand Air* sont exposés chaque semaine en plein Paris, aux magasins de *Gladiator*, 18, Bd Montmartre, et au centre du mouvement automobile et cycliste, chez *Rudeaux*, 66, avenue de la Grande-Armée, à l'angle de la rue Saint-Ferdinand.

Tous nos lecteurs connaissent, au moins de nom, le ping-pong, *ce jeu si à la mode depuis quelque temps en Angleterre et en Amérique. C'est une sorte de tennis de table qui se joue avec des raquettes garnies de parchemin et des balles minuscules extrêmement légères, en celluloïd, et qui peut se pratiquer aussi bien à l'intérieur, sur un billard ou sur une table de salle à manger, qu'à l'extérieur, sur une table de jardin.*

C'est un jeu des plus faciles, auquel tout le monde peut jouer, et c'est en même temps un sport passionnant. A ce dernier titre, il ne peut manquer d'intéresser les lecteurs et les lectrices — car, comme le tennis, c'est essentiellement un jeu mixte — de la Vie au Grand Air.

Aussi, avons-nous fait établir, à leur intention, un modèle de ping-pong *fort bien compris, modèle absolument sportif, qui ne ressemble en rien aux jouets d'enfants vendus dans les bazars et que nous tenons à leur disposition aux prix suivants :*

N° 1. Boîte bois et cartonnage fin, 2 raquettes peau, 6 balles fines, 2 supports bois verni fin, 1 filet étamine fine — 5 75

N° 2. Boîte bois et cartonnage fin, 2 raquettes peau, 8 balles fines, 2 supports métal bronzé, 1 filet cordonnet fin — 6 75

N° 3. Boîte bois et cartonnage fin, 2 raquettes peau fine, 8 balles fines, 2 supports nickelés et poli, 1 filet cordonnet fin — 9 75

Ajouter 85 cent. au montant de la commande pour recevoir la boîte franco. Pour l'étranger, le port en sus.

Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto-Vélo*, le plus documenté et le plus tuyauté des journaux sportifs quotidiens.

Une erreur d'écriture nous a fait dire dans notre dernier numéro que la voiture aimablement mise à la disposition de la Vie au Grand Air *par M. Tranchant était munie de pneumatiques Michelin. Elle portait des bandages* Dunlop, *gomme noire inusable, comme toutes les voitures* Gladiator.

Les Éditeurs.

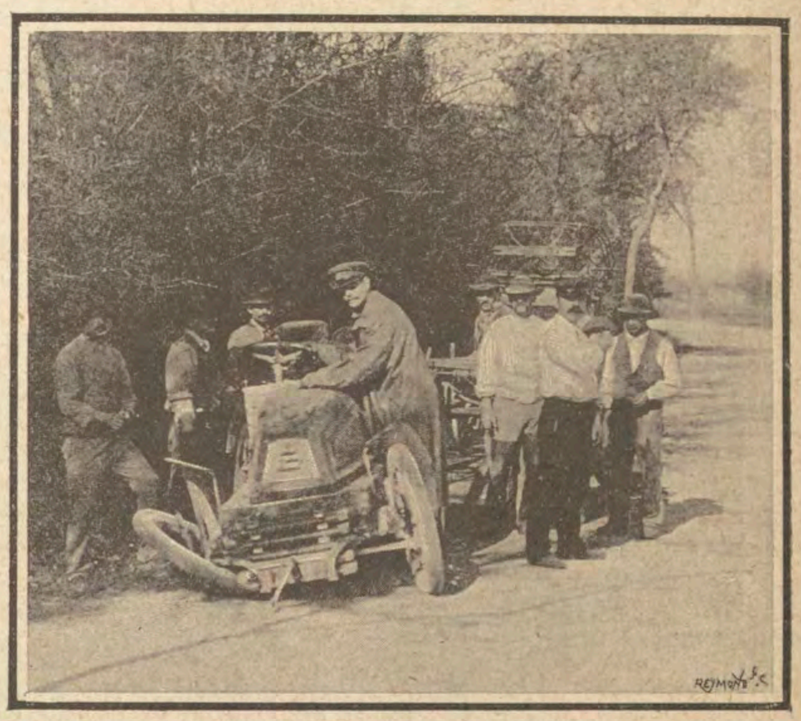
La Semaine de Nice

III (1)

La Caravane Paris-Nice
Nice-La Turbie

Ce malheureux meeting de Nice semble avoir été poursuivi par la malchance. Partis sous la pluie de Paris, passés à Dijon, à Lyon sous l'averse, arrêtés dans la vallée du Rhône par les inondations, les caravanais devaient apprendre, en arrivant à Avignon, l'interdiction de la course en vue de laquelle ils avaient fait le déplacement.

Et la pluie tombait toujours. La course de la Turbie se disputait dans un brouillard aussi épais que si elle se fût courue sur les bords de la Tamise et, trois fois de suite, les épreuves du mille et du kilomètre devaient être remises. Et voilà que cette quinzaine si tristement commencée finit par une splendide journée de sport où, sous un soleil radieux, en face de la Méditerranée étincelante, Serpollet bat tous les records.



Un incident de route, aux environs de Fréjus.

M. Liégeard. | M. Joseph Journu. |
M. Fugier. | Le baron de Zuylen.

A l'arrivée de la caravane à Nice, sur la promenade des Anglais.

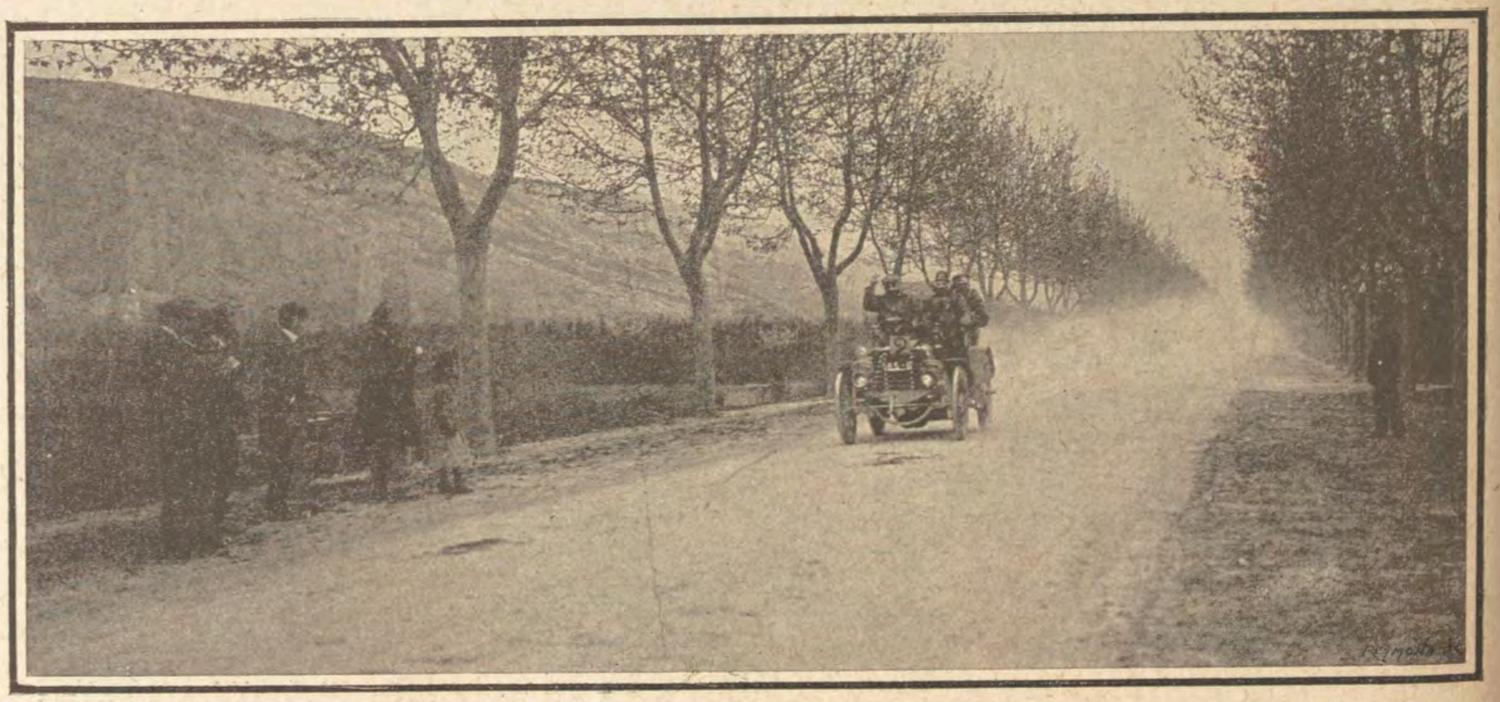
Nice, 12 Avril 1902.

Quelle désillusion nous attendait à Nice lorsque nous y sommes arrivés par la route. J'avais amené les lecteurs de la *Vie au Grand Air* jusqu'à Draguignan, étape qui faillit me devenir fatale. Le lendemain en effet, dans un petit pays nommé Trans — et que j'appellerai volontiers Trans-le-Bien Nommé, car j'en ai passé de fameuses; — à Trans donc, j'ai failli consommer un cantonnier qui m'avait tout l'air de vouloir être consommé et de se créer de légers titres de rente à mes frais.

Bref, tout fut bien qui finit bien, et la caravane arriva sans encombre à Nice, par un splendide soleil.

Cette caravane fut d'ailleurs un véritable roman comique, quelque chose d'original et de gai où l'on ne s'ennuya pas une minute et dont il sera drôle quelque jour d'effeuiller les souvenirs.

Qui n'a point vu, par exemple, notre excellent ami Roux voulant emprunter un chemin de traverse pour éviter les inondations ou les côtes des environs de Lyon et finissant par piquer, dans le Rhône débordé, une tête magistrale, ayant de l'eau jusqu'au-dessus de son guidon, et étant obligé de s'en aller à



M. Lefèvre, au contrôle « du kilomètre », sur sa voiture *Panhard*, munie de pneumatiques *Michelin*.

(1) Voir les nos 186 et 187.

M. Létourneau. M. Lung. M. Noirel. Le Bon Fred. de Turckeim.

L'ÉCURIE DES "POIDS LOURDS" DE DIÉTRICH A L'ARRIVÉE DE LA CARAVANE PARIS-NICE.

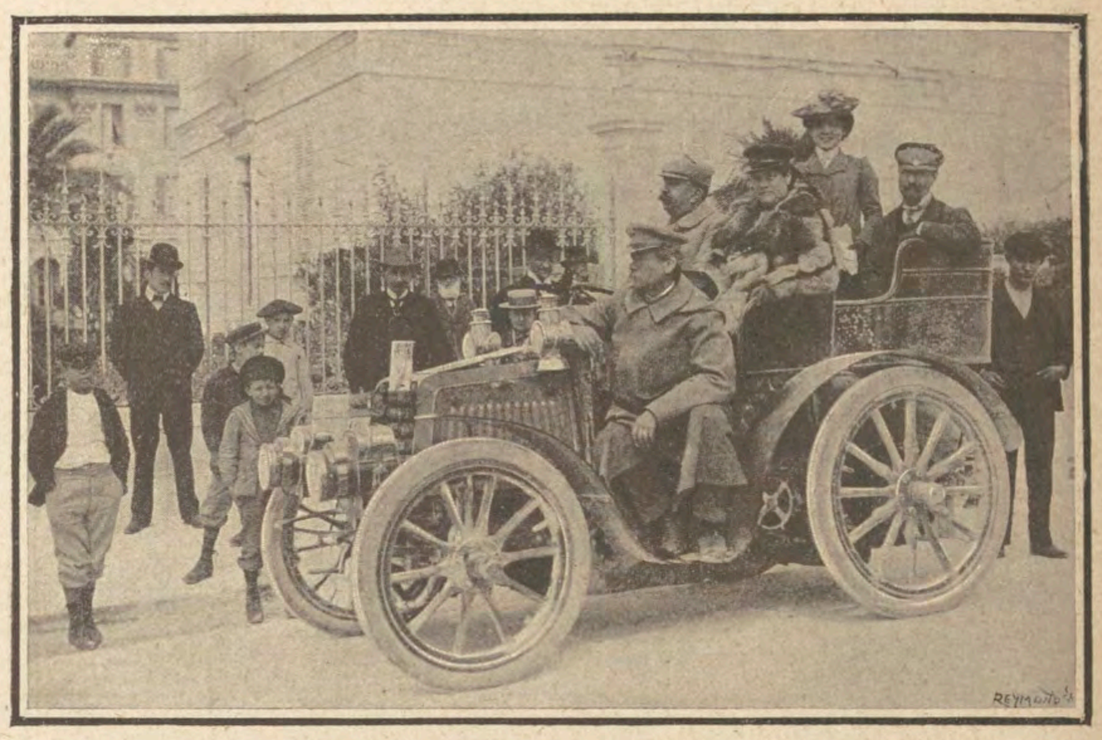
Ces quatre voitures lourdement chargées, ont fait le parcours Paris-Nice en 12 jours. Elles sont munies de bandes Kelly. (Cliché de notre envoyé spécial J. Beau.)

M. Bourniche. M. Villain.
M. Roux. Notre envoyé spécial J. Beau.

En attendant les touristes sur la promenade des Anglais.

la nage, ayant quitté culotte et souliers, — et l'arrivée à Lyon, de Marcellin et de Delisle, ayant attrapé sur la route un superbe coq bien vivant qui était venu s'envoler juste devant la voiture en marche. Et encore, la descente le long de la Saône et du Rhône inondant les campagnes. Les visions nautiques de villages et de clochers émergeant des eaux, tandis que nous disions déjà : Voilà qui nous donne un avant-goût de Venise, de Venise où nous ne devions point aller.

La caravane fut, de plus, une instruction éloquente pour les personnes qui y prirent part. Sans doute ce ne fut point une course de vitesse, un Paris-Berlin, et où d'étapes en étapes les monstres arrivent en suivant, couvrant leurs 400 kilomètres par jour. Mais ce fut pour ces légers véhicules de tourisme une bonne leçon de choses pratique.

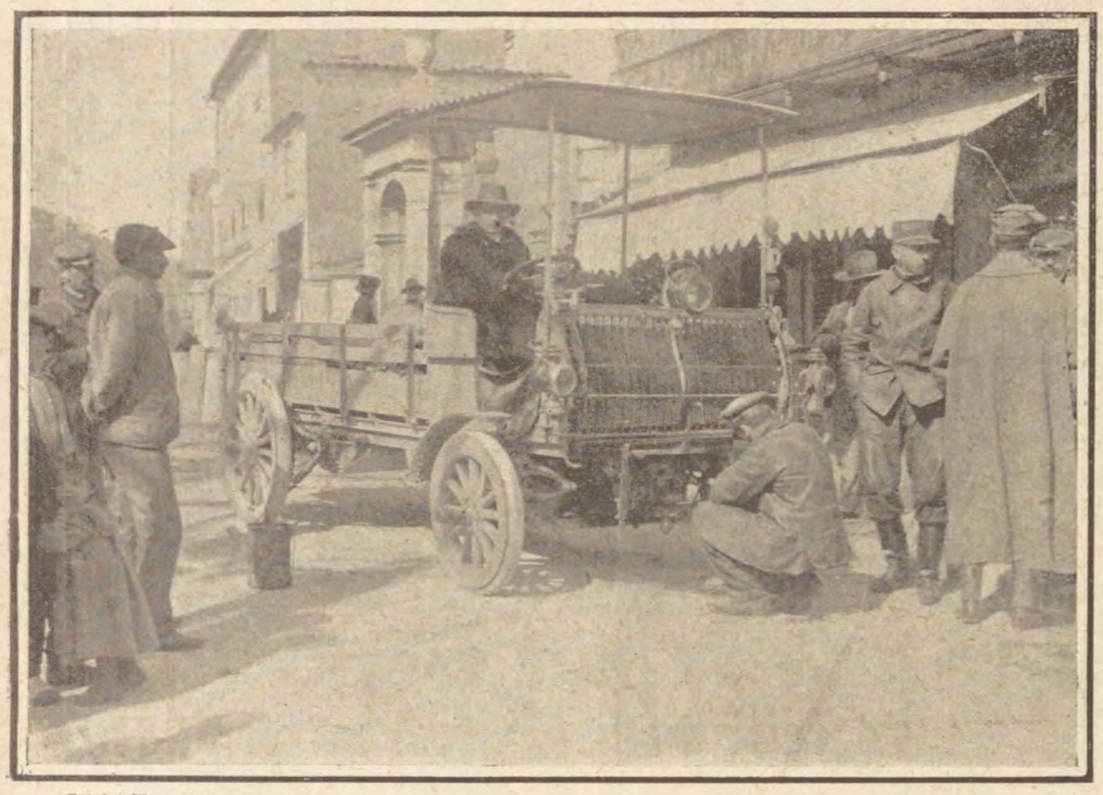


M. Lefèvre, à l'arrivée à Nice, sur sa voiture *Panhard*, munie de pneumatiques *Continental*.

plus rapides, il n'y en eut pas qui s'arrêtèrent moins souvent.

Trois nouvelles de Dion-Bouton du type de 8 chevaux avec moteur à l'avant, étaient dans la caravane. Trois arrivèrent à Nice. Je pilotai l'une, Cormier l'autre et Fugier la troisième. On était venu me livrer la voiture à dix heures du matin, le dimanche de Pâques et je n'ai eu qu'à monter dessus, conduire et arriver. Deux jours après, la voiture était à la fête des Fleurs, le lendemain à la Turbie et au concours d'élégance, où nous enlevions un premier prix, et tous les jours elle fit son service et revint par la route à Paris. Que peut-on demander de plus ?

Les deux petites voitures à vapeur Barrière ne nous étonnèrent pas moins. Elles n'étaient ni lourdes, ni fortes, ni rapides. Elles furent là à chaque étape,

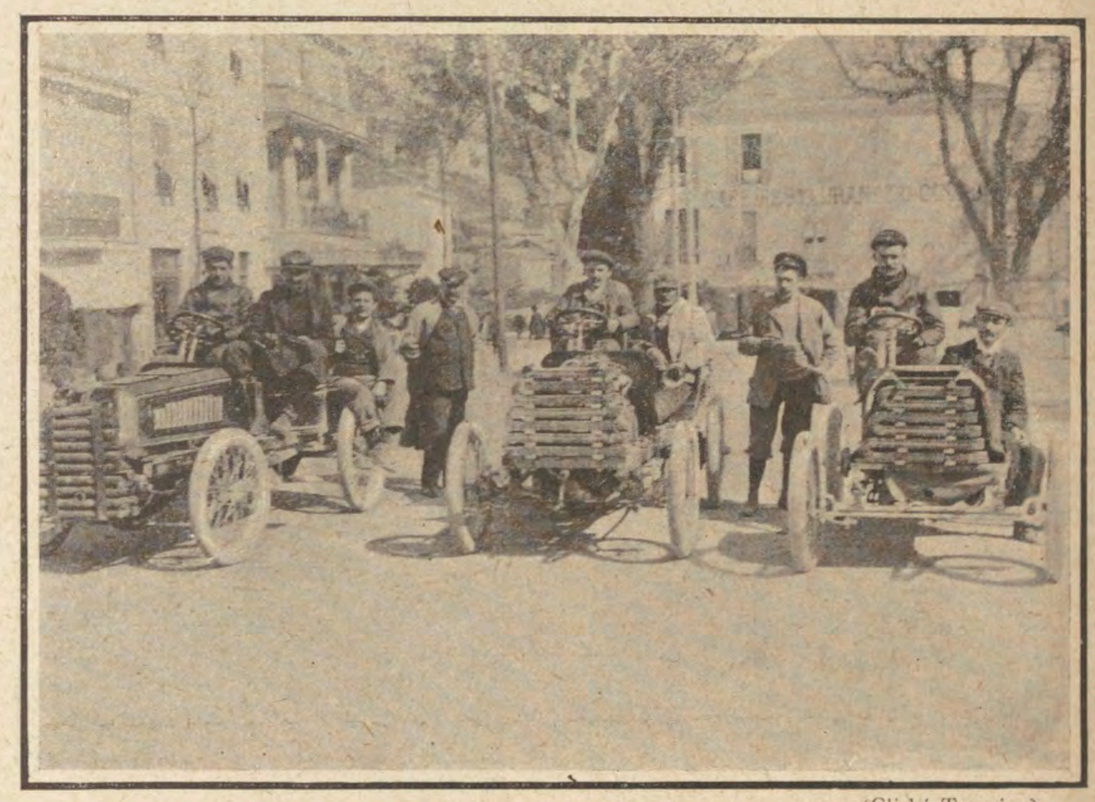


(Cliché Tampier.)

M. Letourneau. | Le b^on de Turckeim.
Le Capitaine Genty.

Le camion *Diétrich*, muni de bandes *Kelly*, au fort St-Agnel (1.200 m. d'altitude).

Ce camion a gravi les 24 k. 500 qui mènent au sommet en 6 heures, par des pentes variant de 6 à 11 o/o, avec 5 000 kilos, dont 1 600 de poids utile.



(Cliché Tampier.)

Après la course de la Turbie. Au centre, la voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin*, avec laquelle Gabriel vient de battre le record de la côte en 15 m. 46 s.

De chaque côté les voitures Darracq *qui ont fait la police pendant le record.*

Le baron de Turckeim, au contrôle d'arrivée à Nice, sur son camion de *Diétrich*, muni de bandes *Kelly*.

Examinons brièvement les voitures qui ont fait là, conduites par de simples amateurs, leurs preuves d'endurance et de bon fonctionnement.

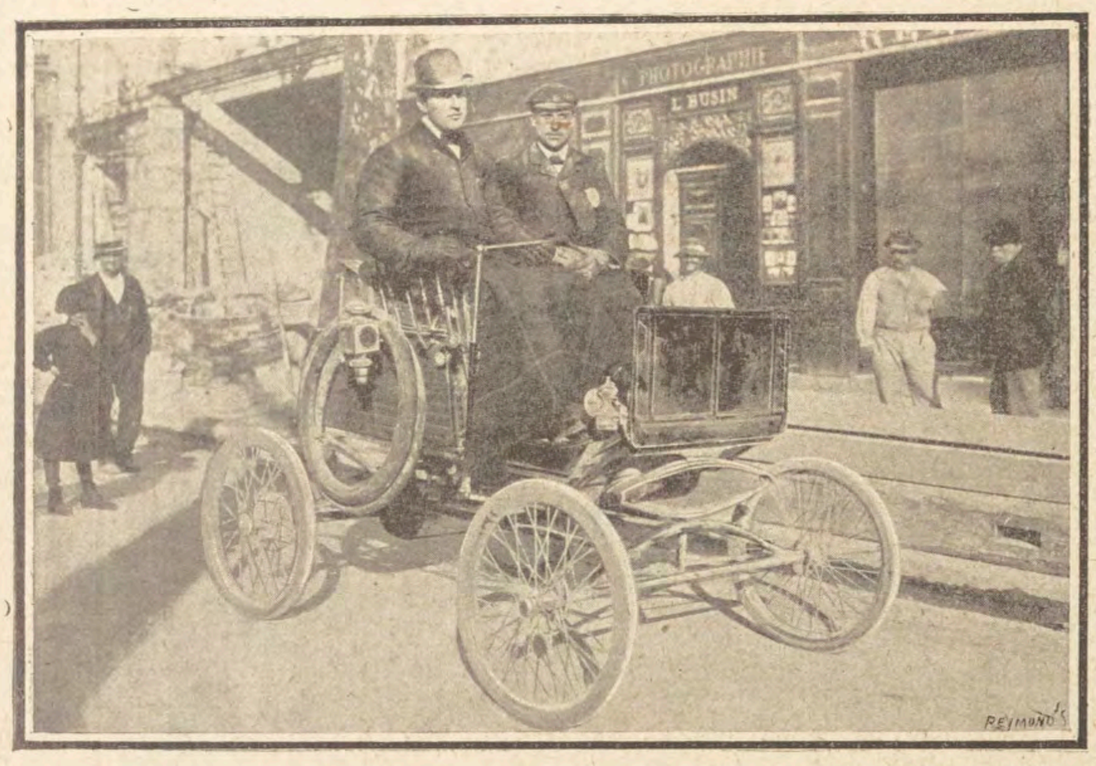
Il y avait cinq voitures Peugeot qui sont toutes arrivées à bon port. Les conducteurs, MM. Joltrois, Cuchelet, baron de Bargy, Matifas et Roux, étaient pour la plupart des propriétaires soucieux avant tout de bien se promener ; ils l'ont fait. Il n'est pas de meilleur éloge. M. Wallher pilotait lui-même la voiture avec laquelle il avait gagné le Critérium de consommation de l'*Auto-Vélo*. Ce fut une des voitures les plus régulières. Il y en avait de

Le contrôle à Draguignan. M. Monet, sur sa voiture *Peugeot*, munie de pneumatiques *Continental*.

Gabriel. Baras. Wehrlhem. Renaux. Marcellin.

L'ÉCURIE DES VOITURES DARRACQ, A L'ARRIVÉE A NICE

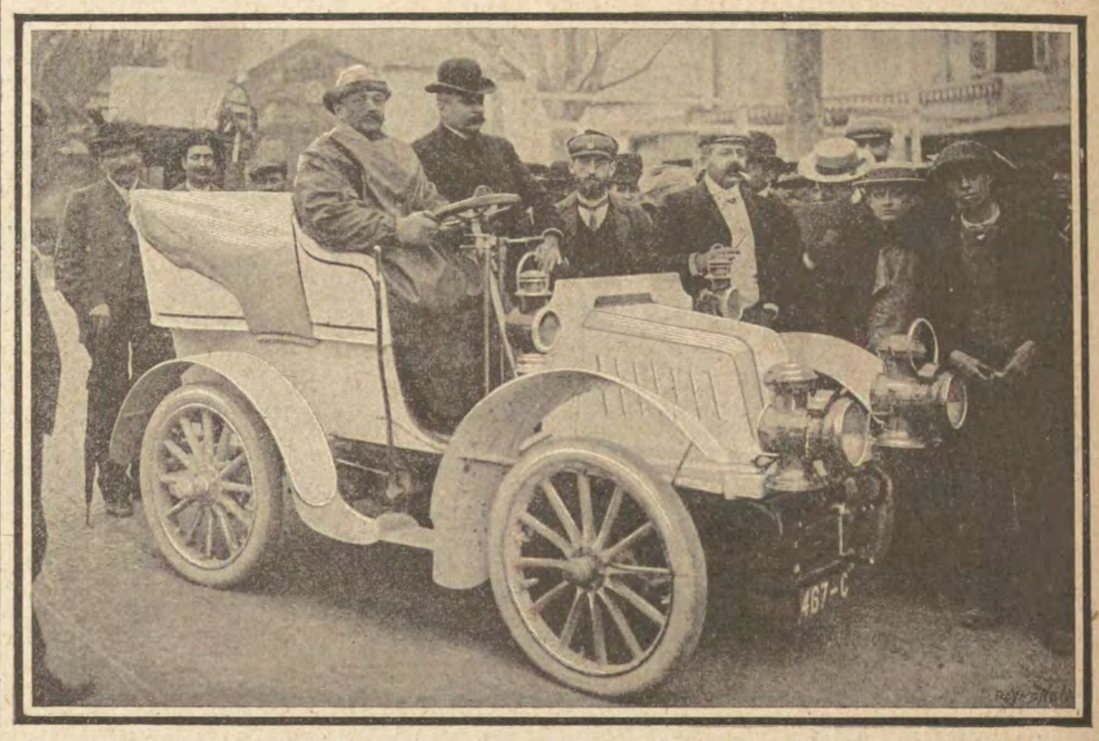
(Cliché de notre envoyé spécial J. Beau).



M. Guigou, sur sa *Locomobile Barrière*

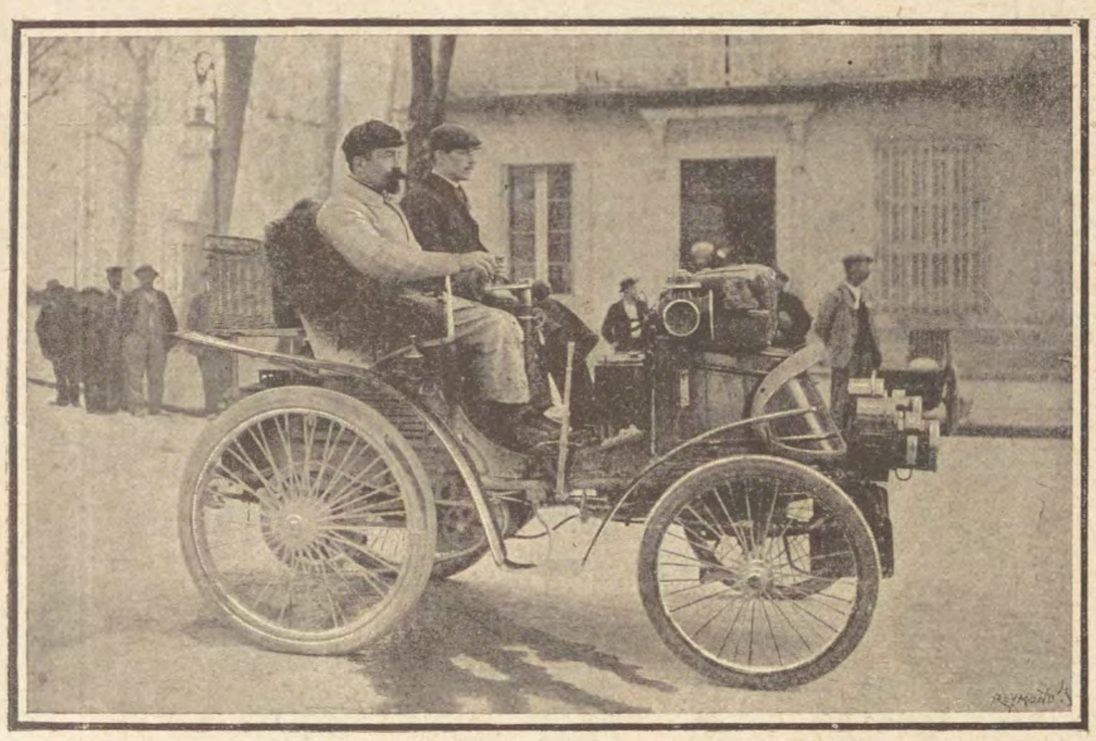
ce qui ne peut s'expliquer que par une excessive régularité.

La *Vie au Grand Air* était d'ailleurs au premier rang de la caravane, puisque notre photographe J. Beau était dans la voiture Gladiator de M. Tranchant, grâce à laquelle il put être toujours premier à l'étape, et que Tampier revint avec Bourniche d'Avignon à Nice.



M. Cormier sur sa voiture *de Dion*, munie de pneumatiques *Michelin*.

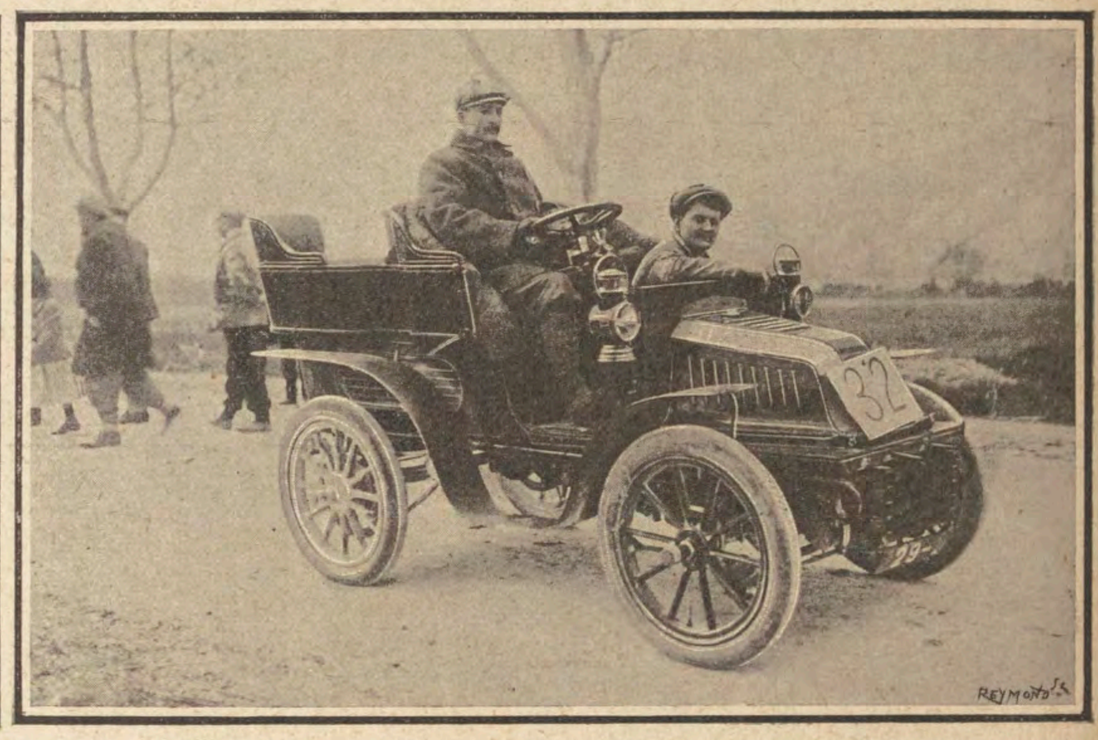
Vous connaissez déjà de réputation ce terrible roc de la Turbie qui dresse sa cime dénudée entre Nice et Monte-Carlo. La route y monte par une suite d'effrayants lacets, de précipices en précipices. C'est là-dessus qu'on va courir. Jadis la côte était assez dure pour qu'on puisse voir en elle le critérium exact de la force d'une voiture.



M. Roux, sur sa voiture *Peugeot*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Il est malheureux que nous n'ayons point rencontré en route la caravane des Poids Lourds. On m'avait dit merveille de quelques camions de M. Diétrich, la voiture Gillet-Forest et du tracteur à vapeur Turgan et Foy.

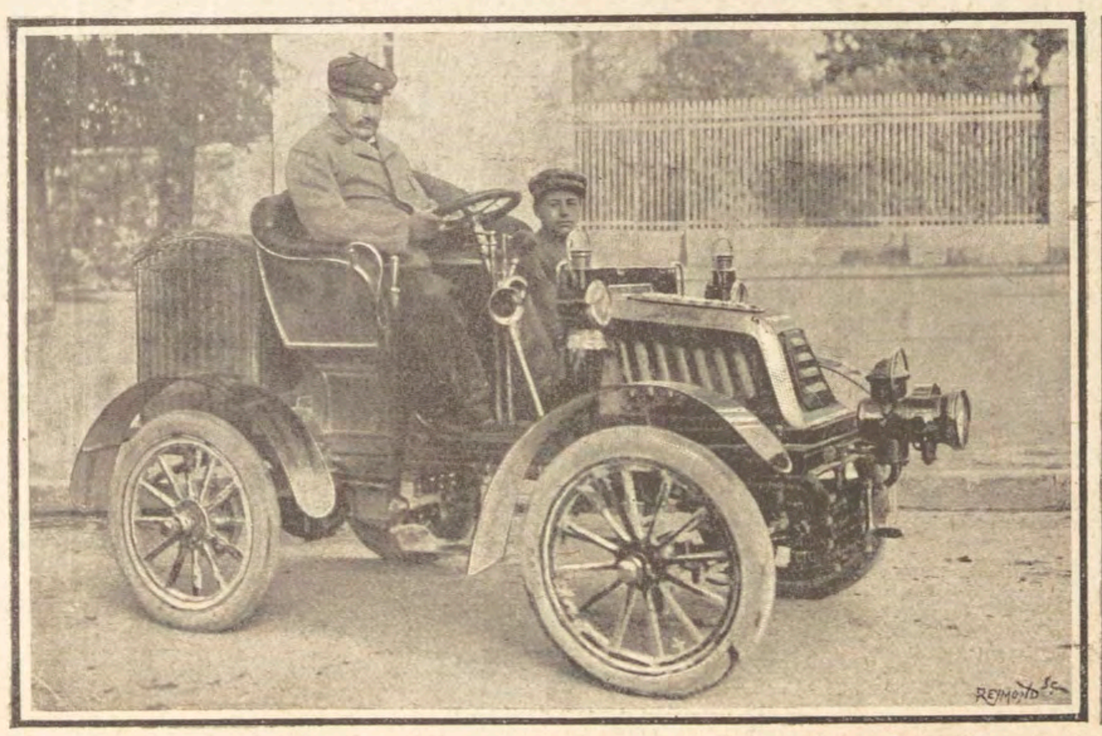
Mais de tout cela rien ne nous consolera de n'avoir point vu Nice-Abbazia, et il a fallu comme épreuve de fond nous rabattre sur la Turbie, soit une course de 15 kilomètres 500. Pour du fond, c'est bien court.



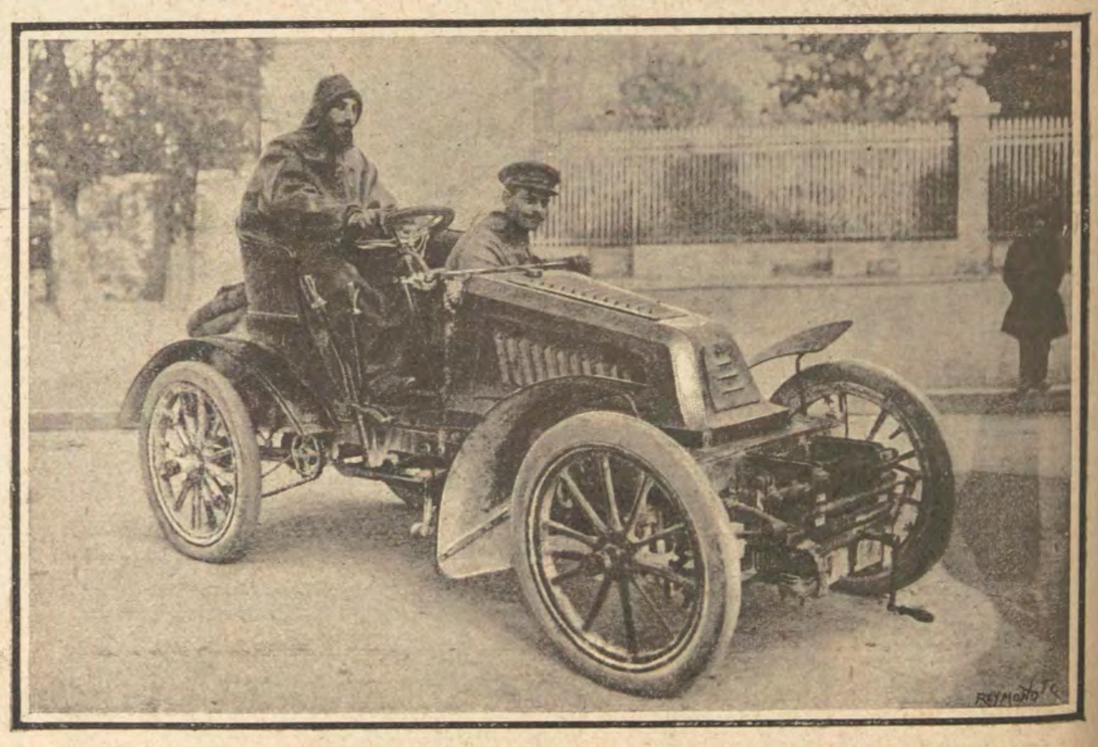
M. Bourniche, sur sa voiture, munie de pneumatiques *Continental*.

Aujourd'hui, avec les monstres actuels, il faut bien le dire, on est limité moins encore par la côte, si dure soit-elle, que par ces effrayants virages. Le véhicule qui gagna est un véhicule rapide et fort, c'est certain, mais c'est aussi un véhicule sûr et bien établi d'une belle assiette.

Cette année la guigne fut complétée par un brouillard. Un panache de nuages enveloppa les sommets du roc classique et ce fut au milieu d'une



M. Fugier, sur sa voiture *de Dion*, munie de pneumatiques *Michelin*.



M. Vilain, sur sa voiture à moteur *Aster*, munie de pneumatiques *Michelin*.
(a fait le meilleur temps (58 s.) pour le kilomètre).

Le Baron de Bargy et son mécanicien Lepage. M. Joltrois et son mécanicien Damide. M. Cuchelet et son mécanicien Curie. M. Matifas. M. Monet et son mécanicien Dordat. M. Roux et son mécanicien G. Fort.

L'ÉCURIE DES VOITURES PEUGEOT A L'ARRIVÉE DE LA CARAVANE PARIS-NICE.

Six voitures Peugeot *sont parties de Paris. Toutes les six sont arrivées à Nice en six jours, en parfait état. Toutes ces voitures sont munies de pneumatiques* Michelin.

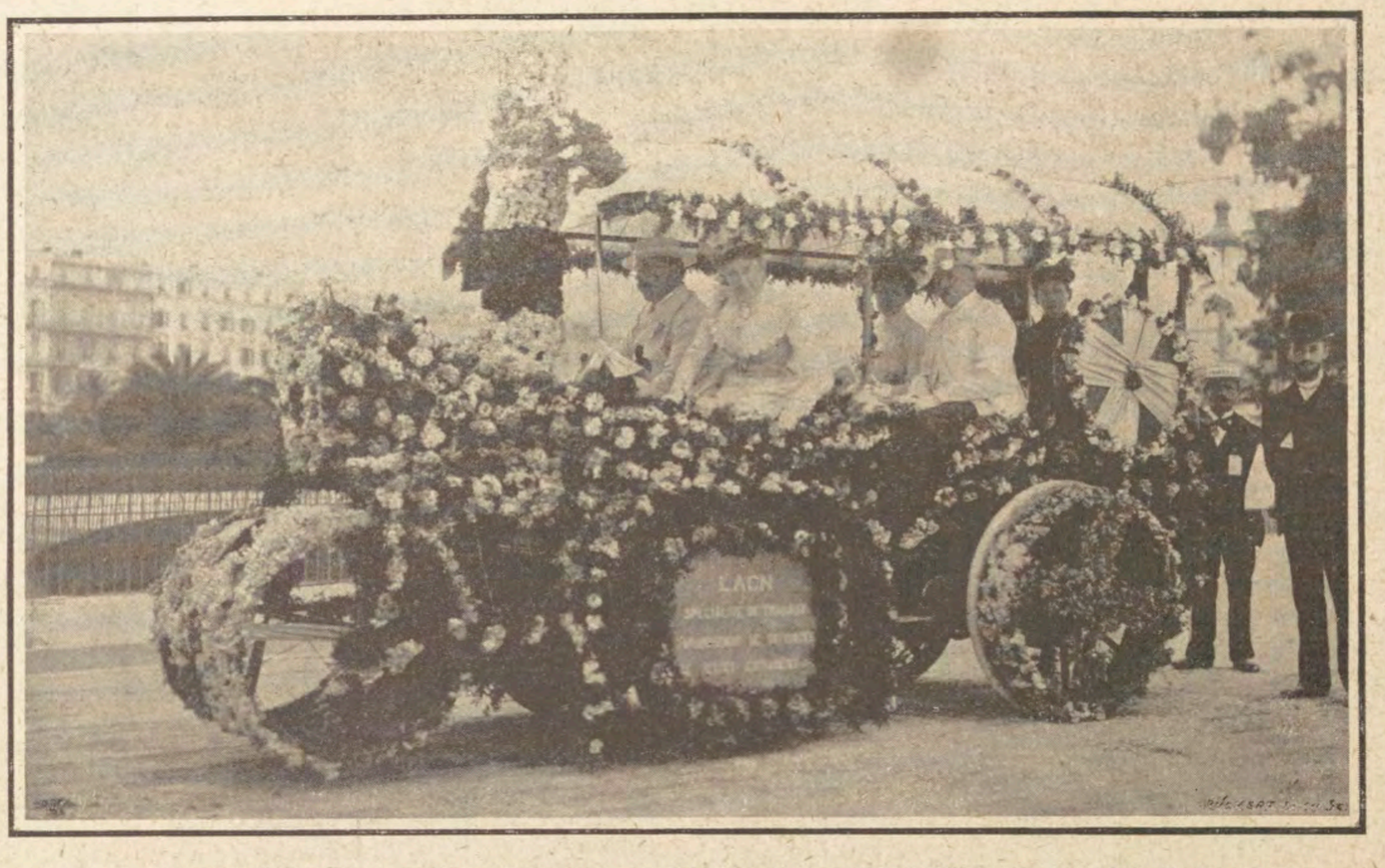
(Cliché de notre envoyé spécial J. Beau.)

véritable vapeur qu'on courut, zigzaguant d'un précipice à l'autre avec la belle ardeur de celui qui veut vaincre malgré tout.

Dans une tempête effrayante, voici venir les voitures allemandes, Werner le vainqueur de 1901, et Lemaître, qu'accompagne sa courageuse femme, et Stead, le vainqueur qui a fait d'effrayants virages.

Et derrière eux, les Serpollet à vapeur d'une telle régularité de marche, d'autant plus belle que leurs preuves de vitesse ne sont plus à faire.

Voici l'effrayant escadron de voitures légères où les Darracq triomphent avec en tête Gabriel, qui le lendemain battait le record de Stead, faisant du 60 à l'heure sur la côte. Et voici Mme Gobron, l'intrépide chauffeuse venue de Paris avec la caravane en doublant les étapes.



Au corso fleuri de Nice. Le « rouleau écraseur » de l'Automobile Club de Nice, conduit par M. Fernandez.

Et tout cela n'est pas fait pour nous consoler de la perte de Nice-Abbazia ! Qu'elle eût été belle avec de tels éléments, et avec ceux qui ne sont plus là déjà, qui ont rebroussé chemin dès qu'ils ont appris que l'interdiction était officielle.

Dire que l'on n'a pas été furieux, ce serait mentir, et s'il eût été donné aux gouvernants italiens d'entendre les conversations des chauffeurs qui campent en ce moment à Nice ou à Monte-Carlo, ils eussent été rapidement édifiés sur leurs sentiments à leur égard. Il en est qui voyaient dans ce sans-gêne un manque absolu aux convenances internationales et qui n'auraient pas été loin d'y trouver un *casus belli*. Pour un peu, ils auraient demandé qu'on recommençât l'expédition de Rome ! Sans pousser les choses à l'extrême, il est de fait qu'on ne se moque pas aussi impudemment des gens, et qu'on ne joue pas avec une telle insouciance des intérêts commerciaux de trois nations. On peut évaluer à près de deux millions les sommes dépensées ainsi en pure perte, qui n'ont profité à personne, sauf peut être aux compagnies de chemins de fer : certaines maisons qui attendaient la course pour se faire connaître ou lancer un nouvel engin ont perdu là une occasion qu'elles ne retrouveront peut-être pas.

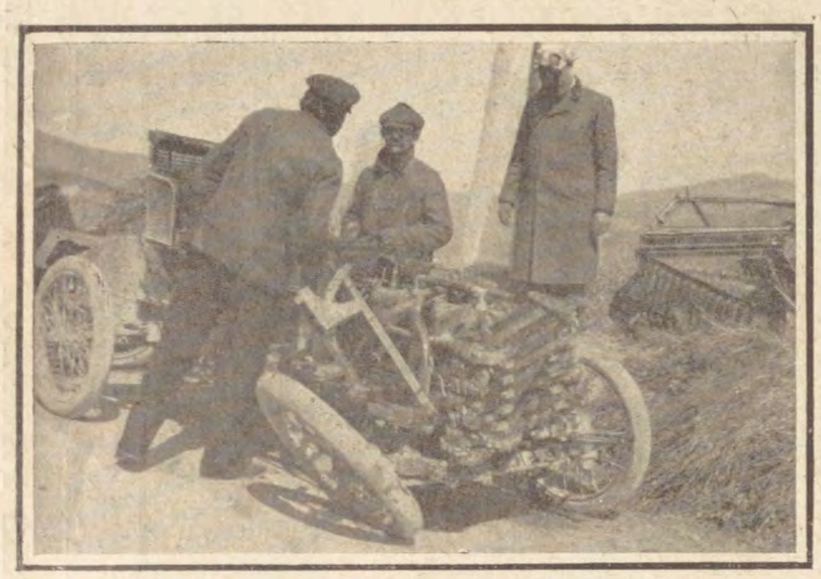
Mais ce n'est pas à nous autres Français à trop blaguer les autres peuples sur leur automobilophobie. On peut dire que c'est des Chambres françaises qu'est parti le mouvement de réaction contre les chauffeurs, et si l'on parle de variations dans les décisions gouvernementales, souvenons-nous des épreuves automobiles de l'Exposition. La course en étoile autorisée, puis remplacée par Paris-Toulouse. Celle-ci interdite et, jusqu'à la veille de l'épreuve, organisateurs et concurrents incapables de savoir si elle se courrait. Et enfin l'autorisation donnée en dernière heure, comme à regret, et une épreuve qui eût pu être la plus belle de tout le meeting sportif de 1900, réussie... à moitié.

Enfin ne pensons plus à tout cela. Assez du passé, regardons vers l'avenir !

(*A suivre.*)

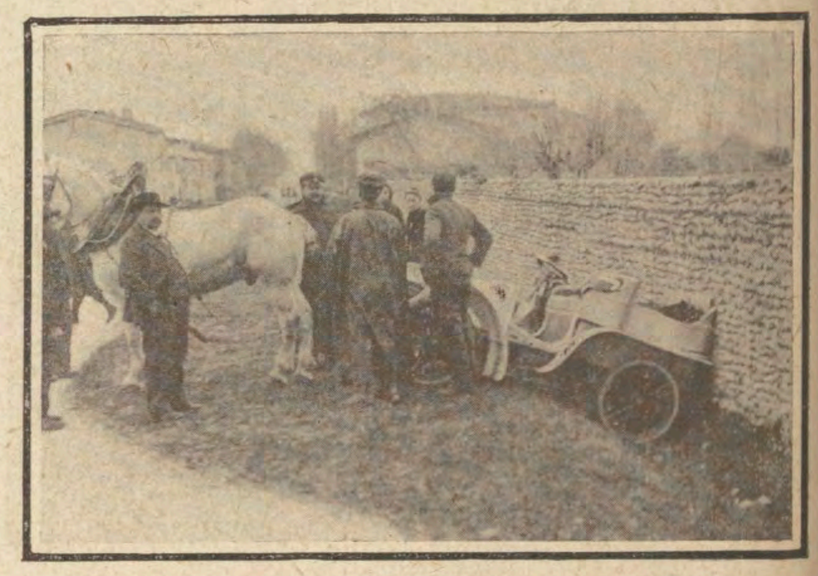
GEORGES PRADE.

(Clichés de nôtre envoyé spécial, J. Beau.)



Les voitures de Marcellin, et de Roulier après leur rencontre dans la côte de la Turbie.

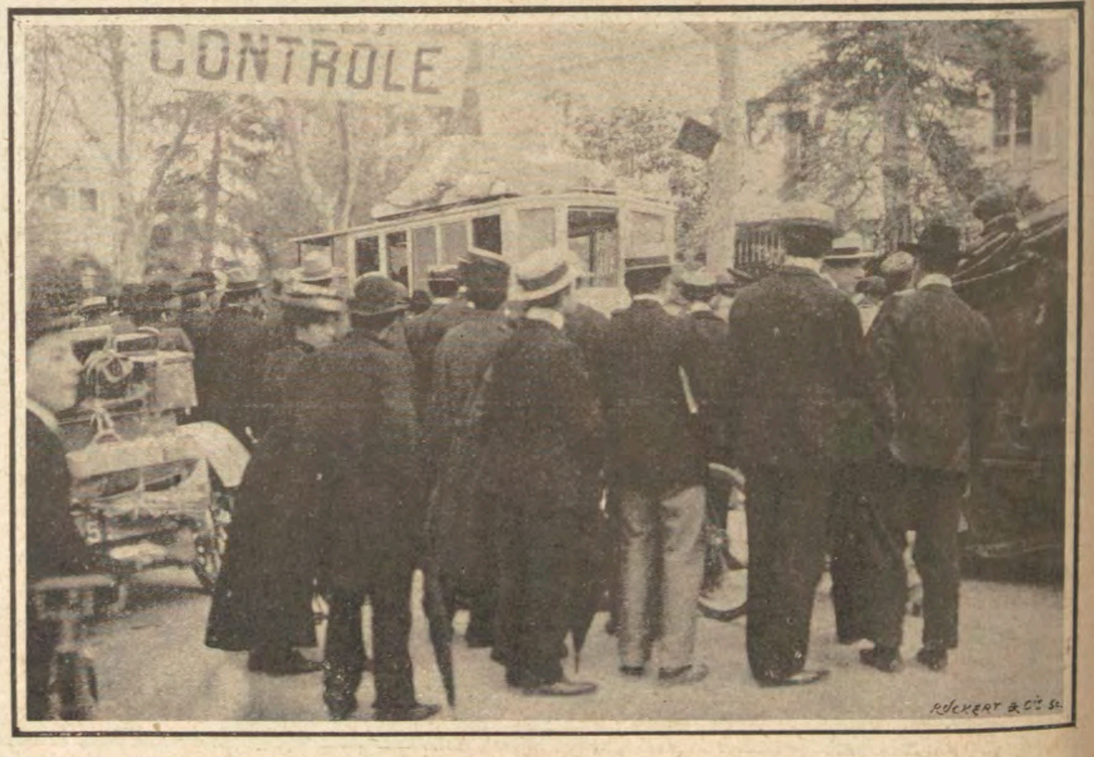
Au corso fleuri, la voiture de M. William Reiss.



Un accident de route. La voiture de la V. G. A. dans un fossé.

(Cliché J. Barenne).

Mme Gobron sur sa voiture *Gobron-Brillié*, munie de pneumatiques *Continental*, qu'elle a conduite de Paris à Nice.



L'omnibus *Diétrich* n° 3, muni de bandes *Kelly*, à son arrivée à Nice.

Pitre | Chanliaud. | Humeau. | Serpollet. | Cottard. | Barbereau.

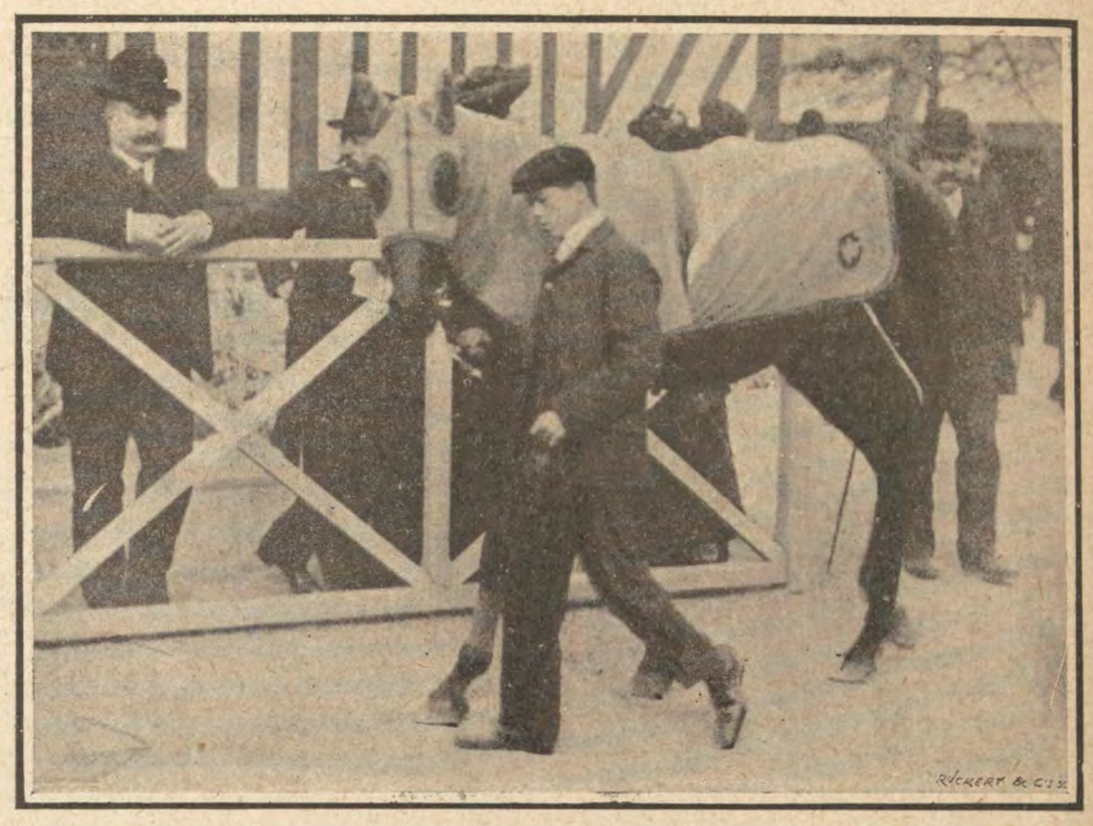
L'ÉCURIE DES VOITURES SERPOLLET, A NICE

(Cliché de notre envoyé spécial J. Beau).

R. Carter junior sellant *Chéri* avant le prix Boïard.

A Maisons-Laffitte : Le Prix Boïard

Le prix Boïard présente cette particularité de terminer la première série des grandes épreuves qui se disputent sur la ligne droite de Maisons-Laffitte et de commencer la série — qui ne se termine qu'en fin de saison — des épreuves de plat, dotées de très sérieuses allocations. Si désintéressé qu'on soit, 50 000 francs ne sont point à dédaigner, aussi le prix Boïard jouit-il d'un renom légitime, et a-t-il toujours été gagné, depuis onze ans qu'il existe, par un cheval de premier ordre.



Chéri, par Saint-Damien et Cromatella, à M. Caillault, vainqueur du prix Boïard, est promené dans le paddock avant la course.

CETTE année, le prix Boïard présentait un intérêt capital, car ses huit compétiteurs se trouvaient appartenir à trois générations différentes : Bat, Barde, Red Cedar et Limousin, champions des juniors, venaient de courir récemment. Codoman, le doyen, avait triomphé si facilement de La Camargo, à Longchamp le lundi de Pâques, qu'on pouvait se demander quel était l'adversaire capable de le menacer.

Quant aux quatre ans : Chéri, Butor et M. Marc — Lady Killer ayant seul déclinée la lutte — on ne les connaissait que par leur forme de l'an dernier. Avant l'épreuve, dans le paddock, on ne vit pas Codoman ; de sa course précédente, il était rentré boiteux, atteint d'une forte coupure à la couronne ; mais les familiers de l'écurie le disaient complètement remis et en excellent état ; cette affirmation a suffi au ring pour installer grand favori, dès le début, le fils de Cambyse. Quant à Chéri, on a pu l'examiner tout à loisir, et Richard Carter junior, l'habile entraîneur de M. Caillault, ne cachait nullement la confiance qu'il avait, dans le vainqueur du Grand Prix de l'an dernier. Le fils de Saint-Damien, était du reste en superbe condition ; il avait le calme des bons poulains, sa silhouette était irréprochable, et ses membres en excellent état. M. Marc, bien que de belle origine, par The Bard et My Mary, ne pouvait dans un lot ainsi relevé, avoir de prétentions ; de Bat et de Barde, nous avons précédemment parlé à l'occasion de leurs courses récentes à Longchamp ou à Saint-Cloud ; Butor n'a jamais été un cheval de grande classe, comme Limousin qui avait l'an dernier donné de si belles espérances. M. B. Chan, se refusait absolument à croire exacte la course du fils de Richelieu, à Longchamps ; les journaux spéciaux avaient annoncé que le poulain était très bien ; on aurait cru à un « tuyau » aimablement donné à tous, par l'écurie ; ce pauvre Limousin ! il n'a jamais été dangereux, et n'a pas mieux couru en ligne droite que sur la descente de Boulogne ; cependant, sa course a été meilleure puisqu'il a pris sa revanche sur Red Cedar, lequel avec Butor et M. Marc est resté, durant le parcours, perdu dans le lointain ; mais la course de Red Cedar est-elle bien exacte ? Maiden, du reste, voyant qu'il n'avait aucune chance d'être placé, aurait agi sagement en n'imposant pas une course sévère au poulain de M. Dorian.

Toujours est-il que Chéri — comme le prévoyait son écurie — a gagné, et très facilement gagné. Bien avant le poteau d'arrivée, le vainqueur du Grand Prix de l'an dernier a manifestement dominé ses adversaires, et son jockey, sans lui demander le moindre effort, se contenta de conserver l'avance qu'il avait su prendre.

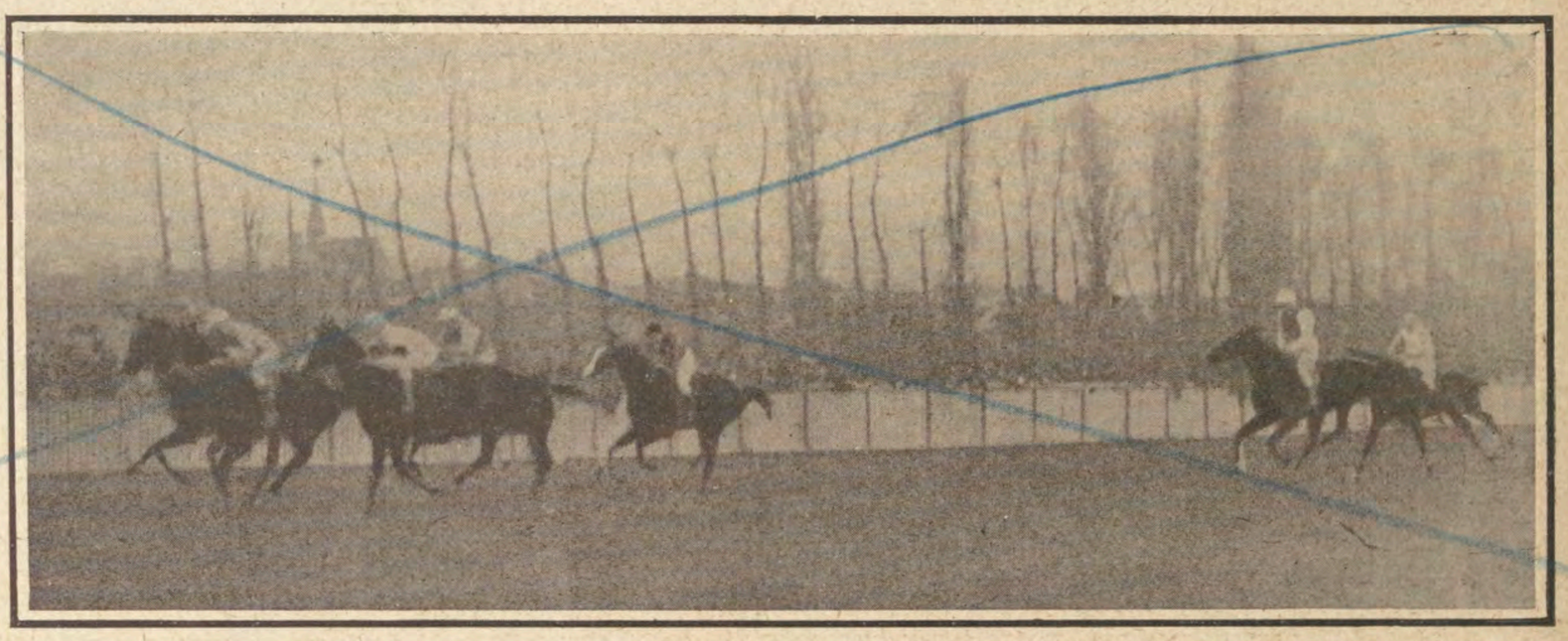
Cette victoire du fils de Saint-Damien et de Cromatella, a été très chaudement accueillie, et le sympathique propriétaire M. Caillault, ainsi que son aimable associé, le comte Paul de Pourtalès, et l'éleveur le comte de Saint-Phalle, — auquel reviennent les 2 000 francs de prime — ont été très félicités par les nombreux sportsmen venus sur le coquet hippodrome de Maisons, pour voir courir cette grande épreuve. Il ne faut pas oublier l'habile Richard Carter junior, homme de talent et de patience, qui sait, pour les grandes épreuves, amener ses pensionnaires dans la meilleure forme.

Les deux fils de Callistrate, Bat et Barde, se sont bien comportés, mais n'ont accompli aucune prouesse extraordinaire.

Jusqu'à preuve du contraire, je considérerai toujours Chéri comme supérieur à Codoman. D'autre part, puisque le fils de Cambyse boitait légèrement au départ, et souffrait visiblement de son atteinte à la couronne, il n'aurait pas fallu — bien qu'il se trouvât sur sa piste de prédilection — lui imposer une épreuve aussi sévère que le prix Boïard, le cheval vaut mieux que les 50 000 francs du prix.

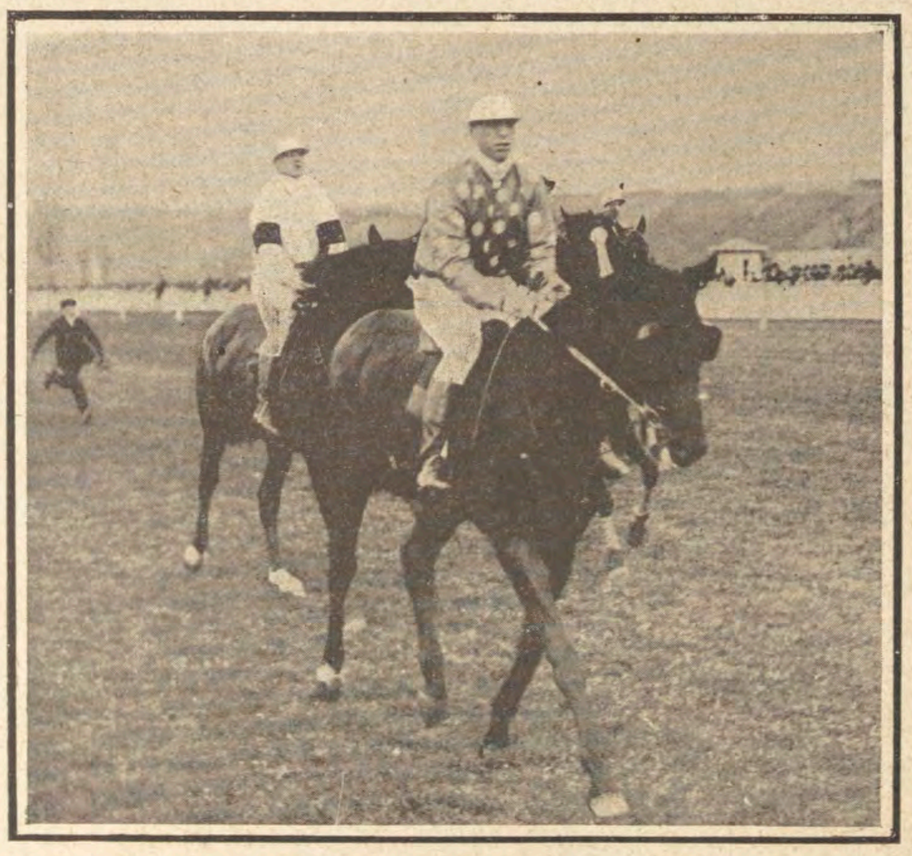
Est-ce la fin de Codoman ? Il n'y aurait rien d'impossible, tout s'use, même les bons chevaux ; et la carrière du cheval de M. Ephrussi a été laborieuse entre toutes.

(Clichés P. Doyé). FRANC-PICARD.



Chéri. | Barde. | Bat. Codoman. Limousin. Butor. Red Cedar.

Le prix Boïard. — Le peloton au passage devant les tribunes. (Phot. prise à 4 heures et demie du soir.)



Bat, par Callistrate et Bavarde, jockey : Jenkins, arrivé 2e.

Barde, par Callistrate et Bayadère, jockey : Milton Henry, arrivé 3e.

Rentrée du prix Boïard.

Le Concours Hippique (1)

III

Vendredi, au moment où s'ouvrait, à la galerie des Machines, une autre manifestation de « plein air », le Concours général agricole, le Concours central hippique de Paris donnait sa dernière journée. Déjà au début de l'Hippique de cette année, on prévoyait un succès bien supérieur à celui des autres années ; ce succès n'a fait que s'accentuer jusqu'au jour de la fermeture. Nous sommes, à la Vie au Grand Air, *particulièrement satisfaits de la faveur dont a joui l'Hippique auprès des amateurs. De très nombreux concurrents dans les sauts d'obstacles, et plusieurs « nouveaux venus », une qualité supérieure dans les chevaux de chasse, de selle ou d'attelage, et un grand nombre de chevaux et voitures présentés dans les prix internationaux, tel est le bilan sportif du concours. Allons ! le goût du cheval n'est pas mort en France ; au contraire, il semblerait qu'il y a un renouveau pour « la plus noble conquête ». Nous l'avons toujours espéré et même prédit : nous sommes heureux de ne nous être point trompés.*

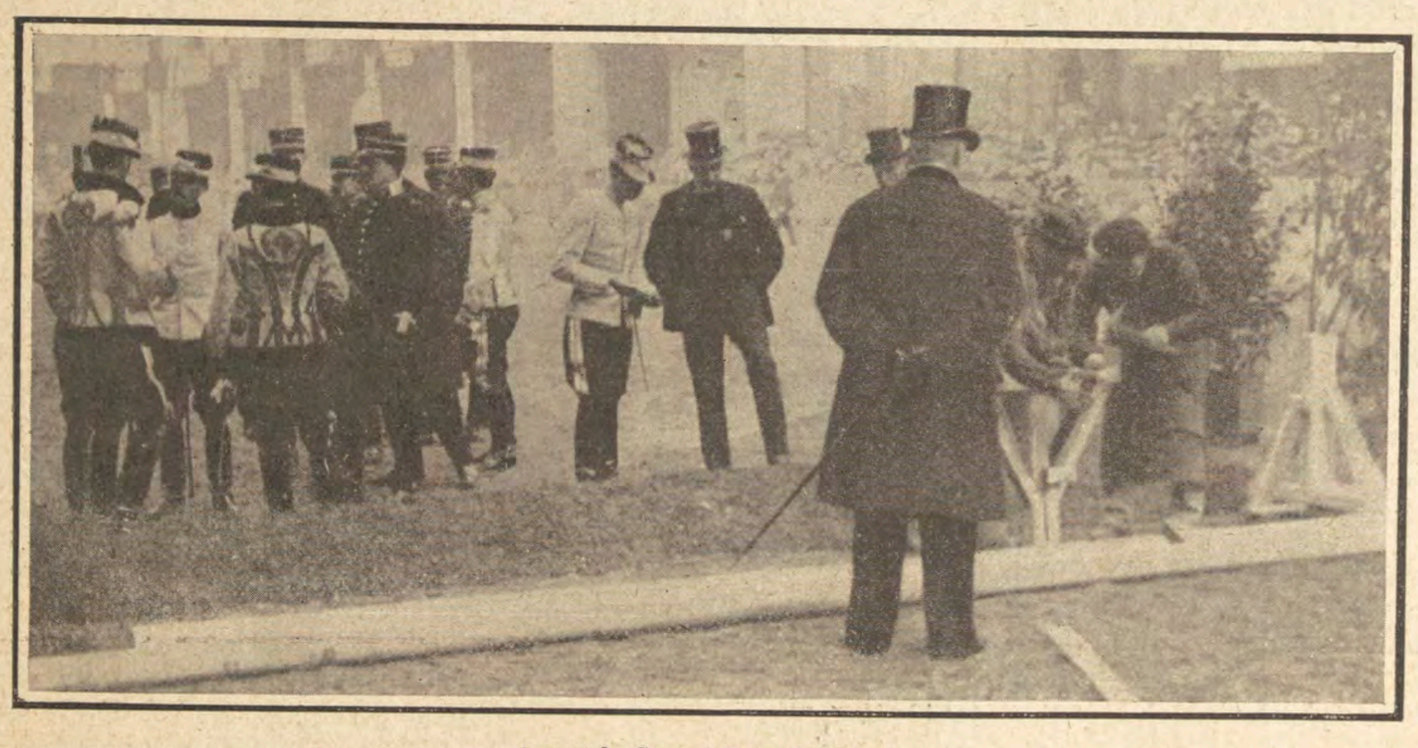
Le Gal Baillod. Le marquis de Barbentane. M. de la Haye-Jousselin, président de la S. F. H.

Le jury examinant les chevaux.

Que de fois des amateurs, même fervents, n'ont-ils point dit qu'à Paris, les loueurs avaient tué le cheval de luxe, qu'étant données les commodités offertes par les compagnies de louage, il était inutile de se créer les tracas d'une écurie bien montée. Quelle erreur ! je n'en veux pour preuve que le nombre et la qualité des attelages présentés dans les prix internationaux : ils furent au concours vingt-neuf attelages à un cheval dans la première catégorie (taille supérieure à 1 mètre 59), trente dans la deuxième catégorie (taille inférieure à 1 mètre 59), vingt attelages à deux chevaux de la première catégorie et quinze dans la seconde catégorie, qui se présentèrent devant le jury. Il y a quelques années, les concurrents étaient si peu nombreux, que tous regagnaient leur écurie avec un prix ou tout au moins un flot de rubans.

Vue d'ensemble. — Présentation pour les primes d'honneur des chevaux d'attelage et de selle.

Cette année le jury a été maudit par beaucoup, car dans chaque catégorie il n'avait qu'une dizaine de prix à sa disposition ; aussi ai-je entendu plusieurs des concurrents évincés dire : « Nous verrons bien, si l'an prochain, je ne décrocherai pas un prix. » Il y a déjà, et il y aura encore pour le concours prochain plus d'émulation parmi les amateurs ; le concours y gagnera encore. Nous ne voudrions pas à la *Vie au Grand Air* citer seulement quelques-uns des lauréats, les autres nous en voudraient, et comme le jury a décerné les prix sans classement, nous préférons ne nommer que ceux qui se sont fait remarquer par l'originalité des attelages : le comte de Robien, qui a la spécialité des chevaux rouans et aubères ; M. Léon Thome, qui a présenté un mylord attelé d'un cheval rouan et d'une jument grise ; Mme Edith Carlet, marquise de la Rozière, dont le dog-cart était attelé de deux juments pie ; le comte de Bagneux, avec son mylord, attelé de Sparklett, cheval neigeux et de Cocktail, cheval alezan, M. de Bluze qui n'avait pas craint d'atteler un trotteur fameux sur le turf, Ranville, à une américaine, etc., etc.



Avant le Grand Prix de Paris.

Un groupe de concurrents examinant la construction des obstacles.

Quant aux voitures de commerce, elles ont été aussi beaucoup plus nombreuses que les années précédentes : une absence très remarquée a été celle de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Pour les autres, nous nous contenterons de donner les photographies des attelages les plus remarqués.

J'arrive au défilé des attelages à quatre ; là nous constatons qu'il y a diminution assez sensible ; lors du concours hippique qui se donna sur la place de Breteuil, — il est vrai qu'il eut lieu pendant l'exposition de 1900, — le nombre des mails-coaches fut considérable ; ils étaient même trop pour un cadre

(1) Voir les nos 186 et 187.

restreint ; cette année il n'y eut que neuf attelages à quatre ressorts, et huit seulement se sont présentés, encore l'un d'eux n'était-il qu'un break de chasse ; donc sept mails seulement. Cependant les mails-coaches sont plus nombreux à Paris, et parmi les absents de l'Hippique je pourrais citer : les mails du duc de Noailles, président de la Société des Guides ; du duc de Brissac, du comte G. d'Andigné, du baron d'Arquinvilliers, du comte J. d'Arlincourt, du comte de Douët de Graville, du baron La Caze, du comte de La Riboisière, de M. Joseph Pastré, du comte H. d'Yanville, du baron de Zuylen de Nyevelt, etc.

(Cliché Valentin.)

Sur la route d'Orléans à Angerville. Le mail-coach du vicomte Maurice d'Orléans.

(Cliché Trézel.)

Le mail-coach du vicomte d'Orléans faisant le tour du Grand Palais après son raid de 200 kilomètres.

(Cliché Trézel.)

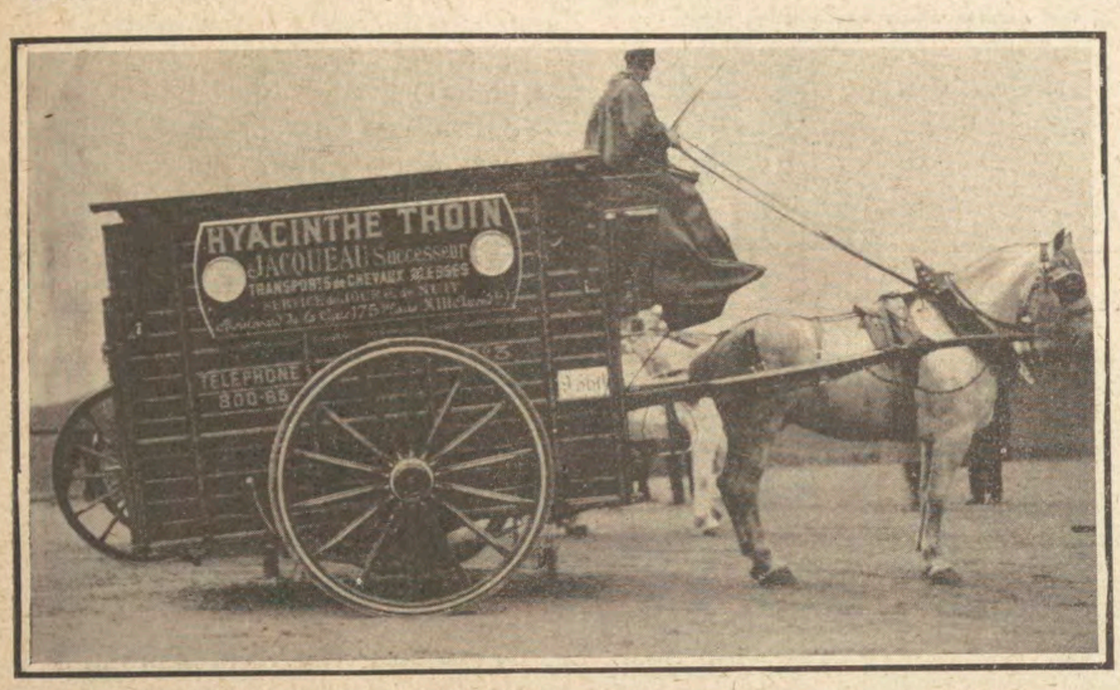
Le mail coach du baron Carlo de Marchi.

Le mail est une voiture de luxe et de route, jusqu'à présent à l'Hippique on n'avait poussé que le luxe, et, à mon avis, le prix ainsi décerné revenait plutôt au carrossier qui avait fourni la voiture et au marchand qui avait vendu les chevaux. Le premier venu peut, avec de l'argent, avoir mail et chevaux, mais il n'est pas donné à chacun de savoir conduire un mail surtout ailleurs qu'à l'Hippique ; non point tant au point de vue du menage, mais aussi et surtout au point de vue de la conduite sur route. Aussi malgré l'opposition qu'il savait devoir rencontrer parmi certains membres du jury, un de nos jeunes et plus sympathiques sportsmen, le vicomte Maurice d'Orléans, s'était-il mis en tête de présenter cette année son mail-coach, non point comme voiture de luxe, mais comme voiture de route et voiture utile. Au lieu d'amener chevaux et mail par le chemin de fer, il s'est dit, avec juste raison, a mon avis, qu'il serait plus intéressant pour lui, comme pour ceux qui sauraient le comprendre d'amener son mail-coach par la route. J'ai déjà présenté à nos lecteurs le vicomte Maurice d'Orléans au milieu des pensionnaires de son haras des Sautereaux ; c'est un amateur et un connaisseur, de plus il mène comme un maître ; c'est grâce à sa connaissance du cheval et à son

Présentation des chevaux d'attelage pour la prime d'honneur.
L'écurie Roy qui a obtenu la 1re prime.

talent à « tenir les ficelles » comme il dit, qu'il a pu arriver au Grand Palais pour la journée des mails, le lundi à trois heures de l'après-midi, étant parti de Theillay, près de Vierzon, dans la nuit du samedi au dimanche, à trois heures du matin, couvrant ainsi 203 kilomètres.

Réussir un pareil raid avec des chevaux n'ayant subi aucune préparation, aucun entraînement spécial, n'était point chose aisée. Il faut dire que le vicomte d'Orléans est adoré du personnel de son haras, et que ces braves serviteurs ont su admirablement soigner ses chevaux pendant la route. Voici le tableau des prévisions du temps pour accomplir ce trajet et les temps réels ; on verra que notre recordman avait bien calculé pour arriver au Grand Palais à trois heures.



Voiture « monte à regrets » de la maison Jacqueau, 175, boulevard de la Gare, primée au Concours hippique.

Première journée.

Localités	Dist.	Heure prév.	Heure réelle
Theillay (*dép.*)		3	
La Loge	6	3 36	3 24
Salbris	10	4 36	4 »
Nouan	13	5 54	5 10
La Motte-Beuvron	8	6 42 / 7 08	5 44 / 6 29
Saint-Aubin	14	8 32	7 45
La Ferté	1	8 38	7 54
Olivet	16	10 14	9 35
Orléans	4	10 36 / 1 58	10 15 / 1 10
Fleury-aux-Choux	3	1 56	1 29
Saint-Lyé	14	3 20	2 38
Les Bordes-Latille	4	3 44	3 12
Acquetouille	15	5 14	4 40
Allainville	4	5 38	5 15
Champbaudoin	2	5 50	5 27
Andonville	2	6 02	5 42
Puiselet	2	6 14	5 50
Villeneuve	2	6 26	5 58
Angerville	2	6 38	6 18
	122		

Deuxième journée.

Angerville (*dép.*)		3 »	matin.
Pussay	4	3 24	
Saint-Escobille	10	4 24	4 40
Authon-la-Plaine	2	4 36	4 55
Les Granges-le-Roi	8	5 24	5 42
Dourdan	3	5 42	6 03
Oinville-St-Liphard	2	5 54	6 25
St-Cyr-s-Dourdan	3	6 12	6 50
Angervilliers	4	6 36	7 12
Stᵒⁿ de Limours	8	7 24	7 53

(Cliché J. Delton.)

***Patati* et *Patata*, ponettes à la Marquise de la Rozière, prix international, attelées en paire.**

Localités.	Dist.	Heure prév.	Heure réelle.
Les Molières	3	7 42	8 16
Saint-Remy	4	8 06	9 03
Châteaufort	4	8 30	9 45
Toussus-le-Noble	2	8 42	10 12
Buc	4	9 06	10 36
Versailles	4	9 30	11 15
Paris (Grand Palais)	16	3 »	3 10
	81		

Voiture de livraison de la maison du *Vieux Chêne*, 62, rue Beaubourg.

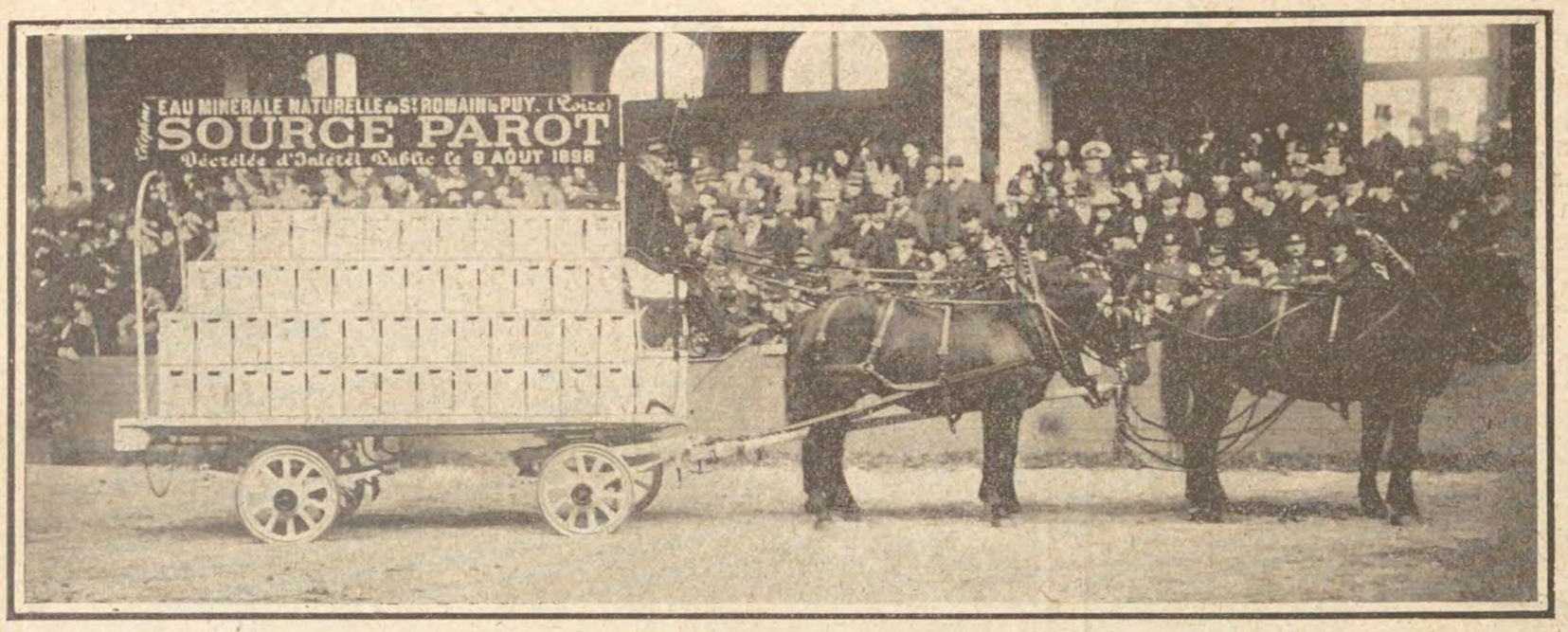
Son entrée au Grand Palais a été saluée par les applaudissements presque unanimes de l'assistance, je dis presque, car dans le public beaucoup n'avaient pas compris au premier abord pourquoi au milieu des huit attelages à quatre, il y en avait un qui semblait faire tache, la caisse étant couverte de poussière à tel point qu'on pouvait à peine distinguer les teintes bleue et rouge.

Le vicomte d'Orléans n'était point seul pour accomplir cet exploit, un de ses cousins, le vicomte Pierre d'Orléans l'accompagnait, ainsi qu'un ami de la *Vie au Grand Air*, M. Maurice Valentin qui avait bien voulu se charger de prendre en route quelques instantanés ; il avait emmené en outre deux hommes de son haras, son maréchal ferrant et le vétérinaire du Theillay habitué à soigner les quatre chevaux, Muguet et Mistral, âgés tous deux de treize ans, Amérique et Argentine, âgés de cinq et quatre ans.

Maurice d'Orléans détient un record peu banal ; en Amérique, il est vrai, MM. Vanderbilt et Hyde ont couvert, en dix-neuf heures, 337 kilomètres, mais ils avaient des relais toutes les lieues ; tandis que M. d'Orléans — lequel ne quitta son siège que pendant le repos des chevaux — a couvert les 203 kilomètres qui séparent le Theillay du Grand Palais avec les mêmes chevaux.

Dans les arrêts, au Tattersall d'Orléans, à Angerville, à Versailles, il a veillé lui-même aux soins qui leur furent donnés. Avec quelques amis, je fus à la rencontre de Maurice d'Orléans sur la route de Versailles à Paris ; nous le rencontrâmes à la sortie de Ville-d'Avray et ses quatre vigoureux et courageux chevaux montèrent à belle allure la côte de Saint-Cloud, au sortir à peine de la rude côte de Picardie ! C'était jour de course sur l'Hippodrome de la Fouilleuse et je ne pus m'empêcher d'admirer le talent de

Voiture de livraison de l'Entrepôt de la Villette primée au Concours hippique.

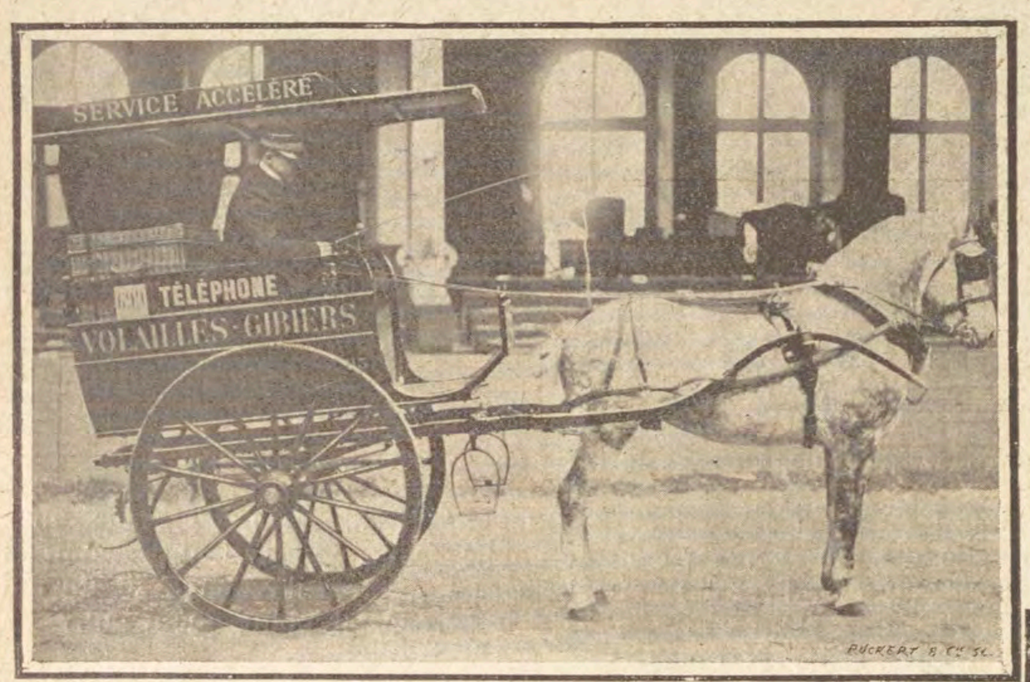


Voiture de livraison de la *Source Parot*, 121, rue de Grenelle.

Maurice d'Orléans faisant passer son mail avec une maestria étonnante au milieu des voitures qui se rendaient aux courses.

On peut voir par le tableau ci-dessus l'allure à laquelle ont marché les chevaux pendant les premiers kilomètres ; Maurice en avait « plein les mains » comme il disait en descendant de son mail. Je ne saurais trop insister sur ce point que si les chevaux sont arrivés frais et en bon état, c'est grâce au talent du conducteur, qui savait admirablement, à certains moments difficiles, faire donner l'effort à deux seulement des chevaux, à d'autres moments aux quatre courageuses bêtes. Plusieurs, parmi les sportsmen qui examinaient avec intérêt les chevaux à leur arrivée au Grand Palais semblaient croire que durant le parcours, comme avant le départ, on avait drogué les quatre chevaux pour qu'ils soient capables d'une pareille endurance : erreur ! aucun des chevaux n'a été drogué ; on ne leur a même point fait une de ces injections de caféine, souveraines pour redonner de la vigueur. A chaque arrêt, les seuls soins qu'ils ont reçus furent un lavage des naseaux et des yeux avec de l'eau salée et un bon seau d'eau sur les jambes. J'avais même conseillé à Maurice d'Orléans, lorsqu'il

Voiture de livraison de la *Blanchisserie de Grenelle*, primée au Concours hippique.



Tilbury-Tapissière de la maison *Félix Potin*, primé au Concours hippique.

arriverait à chaque grande halte, de dételer, de frictionner à l'alcool ses chevaux et de les bouchonner violemment pour amener une réaction ; il n'a même pas eu besoin de ces soins supplémentaires.

La route, pendant une bonne partie du parcours était assez peu accidentée ; mais ceux de nos lecteurs — et ils sont nombreux — qui ont excursionné aux environs de Paris connaissent les abords de Versailles ; ils savent combien est dure la côte de Picardie et celle de Ville-d'Avray. Eh bien, à aucun moment aucun des voyageurs — pour les cinquante derniers kilomètres, nous étions *neuf* juchés sur le mail — n'est descendu pour soulager les chevaux.

Je ne saurais trop insister sur ce point qu'aucun des chevaux n'était en mauvais état ; cela pourrait se comprendre à la vigueur des deux chevaux de treize ans, mais il faut que les deux jeunes soient de bonne race et qu'ils aient été élevés et soignés comme le vicomte d'Orléans sait le faire à son haras des Sautereaux.

Le raid Theillay-Paris m'entraîne ; je laisse le vicomte d'Orléans au Grand Palais au milieu de nombreux amateurs qui le félicitent : M. de la Haye-Jousselin tout le premier a applaudi à cette belle performance ; et, ou bien je me tromperai fort, je soupçonne le président de la S. H. F. de songer à imposer l'an prochain à tous les mails qui viendront se faire applaudir au Grand Palais non point 200 kilomètres — le record n'est point près d'être battu — mais au moins 50 ou 60 kilomètres.

J'aurai terminé avec les attelages en donnant les résultats des primes d'honneur. La première est revenue, et c'était de toute justice, à M. Aug. Roy qui a obtenu, au cours des présentations successives, un ensemble de récompenses vraiment imposant et très mérité.

Pour les chevaux de selle, c'est M. Pierre Chevalier, directeur de l'Ecole de dressage de Charolles, que le jury a trouvé, à juste titre, le plus méritant pour l'excellente moyenne des chevaux qu'il a exposés.

Un rappel de prime a été décerné au comte de Robien, un autre à M. Jéhin.

Jamais dans les concours précédents, les lots de chevaux n'avaient été aussi homogènes ; l'élevage a fait de très sérieux progrès au double point de vue de la vitesse et du modèle.

Chez M. Auguste Roy, le grand lauréat, les chevaux sont toujours bien préparés, ils ont de la distinction et un excellent dressage. Jéhin a la spécialité des chevaux élégants mais moins vites ; Wiry a des modèles d'animaux solides, vrais bêtes de service ; les excellents chevaux bretons du comte de Robien, manquent parfois un peu de distinction et de vitesse, mais ce sont de vrais chevaux de route, ayant une allure suffisante pour un bon et long service. Quant à M. Vanderheyden, le plus habile coachman que je connaisse, il sait faire rendre à un cheval tout ce qu'il a dans le ventre, M. Léon Moulinet n'a jamais été très heureux dans les concours, c'est un modeste qui ne sait pas assez se faire valoir. Citons enfin MM. Chevalier, qui présente toujours de bons chevaux de selle ; Hodan, Hourcade, A. Boyron, Colin, Blandin, tous directeurs d'écoles de dressage et lauréats habituels des concours de province. Et nous arrivons à la fin du concours aux derniers « sauts d'obstacles ».

Ce sera le sujet du dernier article que nous consacrerons à l'Hippique de Paris,

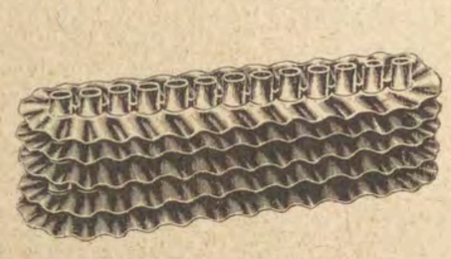
(Clichés P. Doyé) PAUL MÉGNIN.

Omnibus de la maison *Félix Potin*, primé au Concours hippique.

(Tous les articles paraissant sous ce titre sont insérés gratuitement)

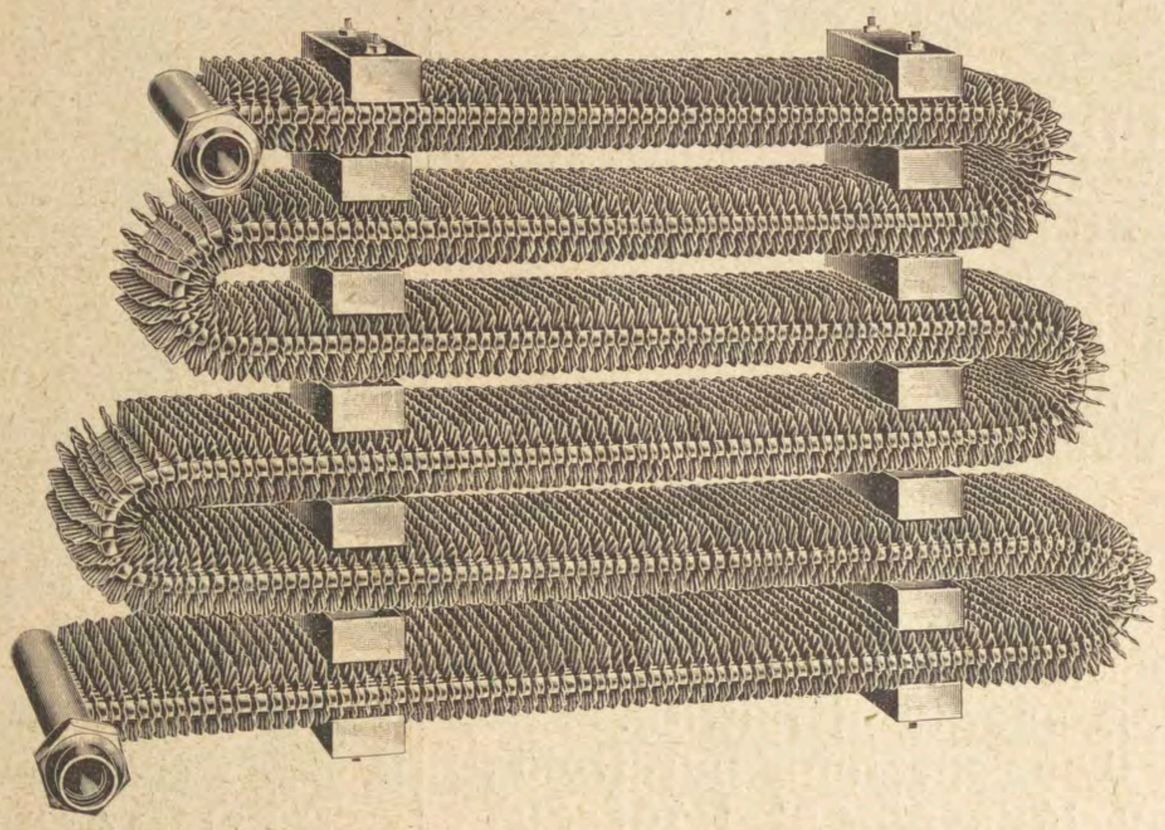
AUTOMOBILE

Les nouveaux radiateurs « Loyal ». — La question du refroidissement de l'eau est l'une de celles qui intéressent au plus juste titre tous les chauffeurs soucieux du bon rendement et de la sécurité de marche de leur moteur. Avoir un bon moteur, c'est bien ; avoir un bon moteur et un



Détails du radiateur Loyal : les tubes et les ailettes.

bon radiateur, c'est mieux. Le nouveau radiateur Loyal nous a paru répondre à tous les multiples *desiderata* demandés à cet appareil : efficacité et solidité sous un volume restreint. Déjà les radiateurs construits par cette consciencieuse maison étaient adoptés par les plus grands constructeurs d'automobiles français et étrangers, et les moteurs munis de ces radiateurs obtinrent le plus franc succès dans les principales courses de la saison dernière. M. Loyal voulait faire mieux encore. Il a cherché patiemment et son nouveau radiateur, très perfectionné, réalise un ensemble de qualités



Grand radiateur Loyal formé de 13 tubes pour les voitures de 8 à 15 chevaux.

qui en font un radiateur véritablement efficace et pratique.

Ce nouveau refroidisseur est composé d'un faisceau de tubes de petites sections de 5 millimètres de diamètre environ, qui sont reliés et entretoisés entre eux par des ailettes oblongues gaufrées et soudées à chaud à plein bain d'étain. L'air circule librement autour de chaque tube, enlevant le calorique dégagé, dont le surplus est récolté par les ailettes gaufrées qui l'abandonnent immédiatement au courant d'air frais.

De ce perfectionnement ressort ce premier point, confirmé par l'expérience, qu'il n'est plus utile d'employer que le tiers ou le quart des longueurs de tubes jusqu'ici reconnues nécessaires.

La maison Loyal construit trois séries de radiateurs, la première de 9 tubes pour les voiturettes dont il faudra environ 45 centimètres de tube par cheval.

La seconde de 13 tubes (représentée sur notre figure), pour les voitures de 8 à 15 chevaux, et dont $0^m,30$ seront nécessaires par cheval, et enfin la série de 20 tubes pour les voitures de course, dont $0^m,20$ suffiront.

Ces diverses séries sont évidemment nécessaires pour que l'eau dans chaque catégorie ait une circulation suffisamment longue pour abandonner tout le calorique qu'elle doit perdre.

Il s'ensuit que, dans la plupart des cas, une seule rangée de tubes suffira suivant la série.

On comprend aussi que l'eau sera renouvelée et refroidie plus souvent et plus rapidement par le moindre trajet qu'elle aura à faire.

Notons encore une régularité de marche mieux assurée et aucun des inconvénients du radiateur en gâteau d'abeilles.

Ce système est très robuste, c'est un ensemble indéformable que toutes les trépidations laisseront absolument intact. La circulation continue de l'eau à basse température empêche tout dépôt de tartre sur les parois des tubes.

Enfin, les collecteurs ont une section supérieure pour que l'eau s'écoule à plein.

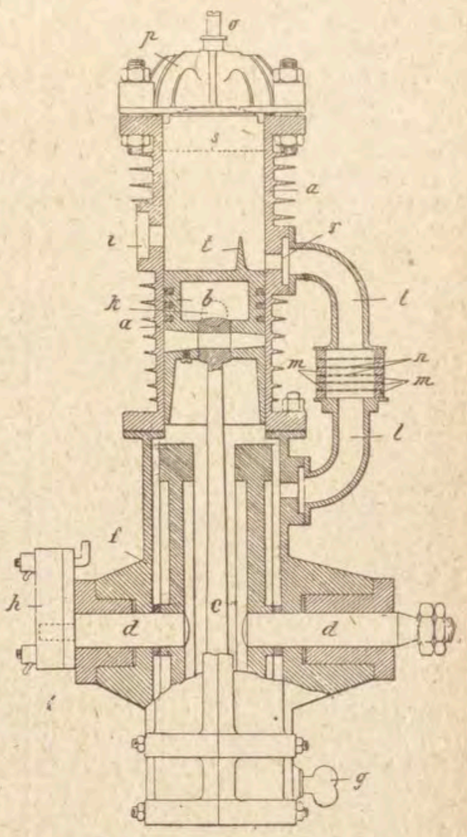
Nous ne doutons pas que tous les chauffeurs amis des perfectionnements apportés à l'automobile n'adoptent immédiatement ce très intéressant et pratique radiateur qui réalise un grand progrès sur les appareils similaires, et qui vient d'être adopté par M. Santos-Dumont pour son dirigeable.

Le moteur Cormery. — Voici un moteur qui fonctionne à deux temps et présente la très curieuse particularité de ne point avoir de soupapes ; on supprime ainsi toutes les avaries ou difficultés qu'offrent si souvent les soupapes d'échappement C'est le piston, dont la hauteur a été augmentée convenablement, qui sert d'organe de distribution en fermant ou découvrant les orifices d'aspiration et d'échappement pratiqués dans la paroi même du cylindre. Ce même piston, travaillant par sa face intérieure, aspire et comprime successivement le mélange tonnant, tandis que sa face supérieure reçoit, à chaque tour de manivelle, une impulsion motrice.

La culasse ou dôme porte la bougie d'allumage *o*.

Voici comment fonctionne ce moteur : au départ, le piston *b* étant supposé à son point mort inférieur, le lancé du moteur (par pédales ou par manivelle) le fait remonter. Dans ce mouvement, il découvre le premier orifice inférieur *k* (aspiration) et, par suite du vide produit dans le carter *f*, les gaz affluent du carburateur : c'est le premier temps. Le piston redescend ensuite, ferme l'orifice *k* et comprime dans le carter les gaz carburés, aspirés au temps précédent, jusqu'à ce qu'au bas de sa course, sa partie supérieure découvre l'orifice d'admission au cylindre *a*, c'est-à-dire l'orifice *r* qu'alimente le tuyau *l*.

Les gaz carburés, comprimés dans le carter, se précipitent alors dans le cylindre et en chassent en partie les gaz inertes qui s'y trouvaient. A sa deuxième ascension, le piston comprime ces gaz dans la chambre d'explosion et au point voulu (variable à volonté par l'avance à l'allumage), l'étincelle électrique enflamme le mélange ; l'explosion se produit, immédiatement suivie de la période motrice. Mais dès que l'orifice d'échappement est découvert, les gaz brûlés s'échappent à l'air libre, à travers un pot d'échappement, comme d'ordinaire. Une fois le moteur amorcé, les deux côtés du piston travaillent simultanément, de telle sorte que, pendant la période motrice, la partie intérieure du piston comprime une nouvelle quantité de gaz carburé dans le carter. A fond de course, il découvre à nouveau l'orifice d'admission *r* au cylindre ; mais le gaz comprimé traverserait directement le cylindre pour se rendre vers l'échappement (de *r* en *i*), s'il ne se heurtait à la butée semi-circulaire *t*, disposée sur la face supérieure du piston. Cette butée dévie les gaz neufs vers le sommet du cylindre, refoulant les gaz brûlés vers la partie inférieure, c'est-à-dire vers l'orifice d'échappement. L'échappement se trouve ouvert réellement pendant un temps double de celui de l'admission, afin de diminuer considérablement la résistance.



Le moteur Cormery.

La combustion complète des gaz a pour résultat de diminuer sensiblement les odeurs et fumées dégagées par le moteur. Enfin, ce curieux moteur à deux temps, fonctionnant sans soupape, sans came ni démultiplication, donne une compression théorique qui est exactement du quart de la cylindrée, l'explosion se produisant à 4 kilos.

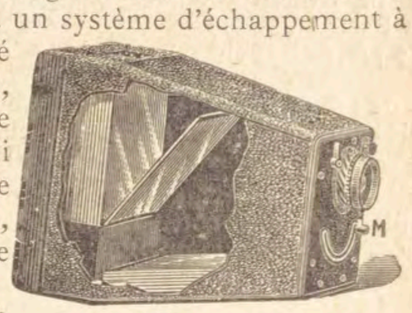
La vitesse de rotation n'est que de 1 100 tours, et son échauffement minime (la détente étant beaucoup plus rapide) permet de construire des types de 6 chevaux 1/2, sans employer de circulation d'eau pour le refroidissement.

Les avantages principaux en sont donc :

Le double de force des moteurs à quatre temps à alésage égal, sa grande douceur et sa grande souplesse, son échauffement nul, et l'extrême simplicité de ses organes.

PHOTOGRAPHIE

Vélo-Jumelle. — Cette nouvelle jumelle photographique, de poids très réduit, peut utiliser les plaques ou les pellicules. Les plaques, après chaque exposition, tombent longitudinalement au fond de la chambre, grâce à un système d'échappement à ancre. L'étanchéité reste donc parfaite, puisque l'escamotage se fait sans tiroir ni coulisses, susceptible de prendre du jeu, de se coincer, ou de se fausser.



Le Vélo-Jumelle.

Une seule clé de manœuvre M produit simultanément l'escamotage, le réarmement, la rotation du compteur et le calage des plaques tombées. De plus, l'obturateur ne fonctionne pas si la plaque posée n'a pas été changée.

Un nouveau viseur iconomètre, à lentille divergente réticulée et à verre bleu permet une mise en glace précise et rapide ; enfin, un obturateur à éclipse, ne démasquant pas en armant, et fonctionnant au doigt et à la poire, permet la pose facultative aussi bien que l'instantané (5 degrés de vitesse de 1/10e à 1/200e de seconde). Solidité éprouvé.

Paul Sarrey.

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

ssurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

ssurance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- nt pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins et demande le concours de alistes rompus à la confection des contrats onstituent cette garantie.

il s'agisse d'assurances automobiles, de che- et voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini suivant le

Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, is, se chargent de toutes les assurances en al, et tout particulièrement des assurances ives pour lesquelles elles se sont spécia-

s les sportsmen qui voudront être bien as- et ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spé- s**, 20, rue Taitbout, Paris qui leur donneront satisfactions.

demande, les **Assurances Spéciales** en- donner verbalement toutes les explications

r donner rendez-vous, écrire ou téléphoner -41.

AUTOMOBILES

eau de Dion, 8 chevaux, livrable très pro- inement à l'usine. S'adresser à M. Albert, aux ux du journal. (1876)

ard-Levassor. Châssis complet 10 H P teur Centaure, 4 cyl. livrable Paris courant 14.000 fr. Ecrire Ottolini, viâ Vivaio. Milan. (6297)

re Hurtu, 4 ch. 3 pl. pneu Michelin avec essoires, 2.700 fr. Lapierre, 21, rue Jeanne- Lagny (S.-et-M.). (6298)

eau Darracq, 6 ch. 1/2 (45 à l'heure), à cé- d'urgence. Lapique, Joinville-le-Pont. (6299)

able occasion :

icycle Clément, avant-train Barré.	850 fr.
rette Eole Aster, 6 ch. Carrosserie alette	1750 »
on véritable, capote cuir verni	2100 »
cq, 1902, Grand tonneau de luxe, es bois	4500 »
cq, ayant peu servi, tonneau 6 ch. 1/2.	2900 »
e Morisse, 12 ch. Gr. tonn. de luxe.	7000 »

Garage, 8, rue du Débarcadère, Paris. h. *563 64*. (6300)

ès, transformation, succès de moto- les en voiturettes à 2 places *côte à côte*, ré- n de la voiture de *course élégante et con- le*, prix pour un quadricycle, 350 fr. Prix un tricycle, 450 fr. — Artiguelongue, Dax es). (6301)

rette " Diva ", moteur de Dion 3 ch. 1/2, fait état, capote et accessoires. Cause double i, *2.000 fr.* Lieutenant Baudinot, 134e, t. (1877)

z-vous louer bicyclettes, motocycles et au- obiles ? adressez-vous au *Garage Dupré*, enue de la Grande-Armée ; 156, avenue Ma- Téléph. 503 50. Leçons, vente, achat, avances archandises. (6302)

-Chauffeur livre immédiatement les nou- ux modèles de *Dion, Mors, Darracq* et *lt* frères. Exposition dans le Magasin, 28, ogador, où on trouve aussi les meilleures ons de tout Paris.

res Ader, 7 1/2, 8 et 12 chevaux, livrables de e.

res 8 ch., de Dion, livrables de suite. Con- ons spéciales aux agents. Paris-Chauffeur, e Mogador. (6292)

sformation de Motocycles à pétrole en turettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 s. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 923.05 (6245)

CHIENS

dre, bassets âgés, essai, 40 le Cte d'Assigny. cle agricole, Nevers. (6295)

Colley, Terre-Neuve, Fox-terrier, Petit-bull Angora à vendre. Morisson, 81, rue Thiers. court. (6304)

COLLECTIONS

dre, du numéro 60 à 172, *Vie au Grand* pour la somme de 20 francs contre rem- ement. A. Lenglart (à la Hollandaise), 5, de la Nouvelle-Aventure, Lille.

dre, 63 numéros de la Revue *Armée et Ma-* , parfait état (on échangerait contre n'im- quel objet se rattachant à la photographie). Boissière, à Lambezellec, près de Brest (Fi-). (1874)

Aux Collectionneurs. Deux séries de cartes postales viennent de paraître : 1° la Fabrication du Pneumatique, 36 cartes avec texte 0 fr. 50 (franco recomm. 0 fr. 75) ; 2° douze reproductions de clichés amusants signés O'Galop 0 fr. 20 (franco recomm. 0 fr. 45). Michelin et Cie, Clermont-Ferrand et 105, boulevard Pereire, Paris. (6305)

CYCLES

Acatène *Métropole*, parfait état. Double emploi, *200 fr.* Lieutenant Baudinot, 134e, Mâcon. (1878)

DIVERS

Santé à tous les animaux par l' « Animaline ». Brochure explicative, adressée sur demande à M. Jacquemaire, pharmacien, à Villefranche-sur-Saône. (5880)

Ménage de 40 ans, actuellt concierges, désire avoir une loge à deux. S'ad. 29, rue des Bons-Enfants. (1879)

A vendre, un bon billard palissandre, acces. et suspension. S'adresser à Mme F. Montandon, 47, rue de Berlin, Paris. (1880)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLE DE PARIS

A adjer sr 1 ench. 3 TERRAINS ch. des not. de Paris, le 29 avril 1902 1° aven. Ledru-Rollin. Sce 481m. M. à p. 270f le m. 2° r. de Tolbiac. Sce 249m. M. à p. 60f le m. 3° r. de la Convention. Sce 211 m. M. à p. 90f le m. S'ad. aux not. Mes Mahot de la Quérantonnais 14, rue des Pyramides, et Delorme, r. Auber, 11, *dép. de l'enchère.*

VILLE DE PARIS

A adj.rs 1 ench. 3 TERRAINS Ch. des not. de Paris, le 29 avr. 1902 1° angle av. d. Gobelins et r. Coypel et Philippe-de-Champagne. Sce 474m env. M. à p. 145f le m. 2° r. Rosa-Bonheur. Sce 324m env. M. à p. 120f le m. 3° r. Valentin-Haüy. Sce 324m. env. M. à p. 120f le m. S'ad. aux not. : Mes Delorme, r. Auber, 11, et Mahot de la Quérantonnais, 14, r. d. Pyramides, *d. enc.*

Hôtel Neuilly s/Se, Bd Vict.-Hugo, 50, 52, 54, n. loué M. à p. 250 000f. A adj. s. 1 e. ch. n. 29 av. S'ad. à M. Pamaron, 22, C.-d'Antin et Me Théret, 24, b. St-Denis.

VILLE DE PARIS

A adjrs 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 29 avr. 1902. **TERRAIN** r. du Four. Sce 351m 48. M. à p. 380f le mèt. S'ad. à Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, r. d. Pyramides, et Delorme, r. Auber, 11, *dép. del'enc.*

Fds d'ENTREPr de **PEINTURES** R. Breda, 15. A adj. ex-Hôtel not., 19, Bd Courcelles, le 24 avril 1902. 2 h. M. à p. ne pouvant être baiss. 5000 fr. March. en sus. Loy. à remb. S'adr. à M. Malle, synd., 6, r. d. Pont-de-Lodi, et au not.

Echos

Garage unique.

Il n'y a pas de garage plus spacieux, plus connu et plus à portée du monde automobile que celui situé, 4, rue de Chartres, à Neu porte Maillot. Les chauffeurs qui y ga véhicules sont enchantés de la belle i faite par M. Outhenin-Chalandre et s compte des avantages réels qu'ils trou pour les réparations, pour les access pour l'achat de l'essence qu'ils paient times de moins par litre que dans Paris.

C'est aussi dans ce superbe garage trouve les Panhard-Levassor, les de Di les Renault et les Clément, modèles récents à des prix défiant toute conc livrables de suite.

* * *

Blanchisserie de Grenel

On a beaucoup remarqué au Concours les attelages de la Blanchisserie de Gren maison, fondée par M. Léon Edeline 300 ouvriers. Les attelages très brillant nent du haras du Chêne à Lessard et (Calvados), appartenant au propriétaire l'élevage du demi-sang et des chevaux d

* * *

Les Raisons d'un grand Su

Les raisons de la vogue de la célèbre tailleur de *High Life Tailor* sont si maison de *High Life Tailor* achète san diaire des étoffes exclusivement fabriq elle, elle s'est assuré le concours des pra plus habiles de l'univers, enfin elle a problème d'offrir à sa clientèle féminin tumes tailleur les plus élégants, au 95 francs, et aux messieurs d'incompara plets sur mesure pour 69 fr. 50, des demi-saison, de superbes raglans pour 5

Le succès a d'ailleurs obligé le gran doubler sa maison mère du 112, rue Ri deux succursales situées, 12, rue Auber, tée aux dames, l'autre réservée aux mess

EXCELSIOR

GRAND HOTEL

NICE **RÉGINA** CIMIEZ

LE PLUS CONFORTABLE & LE PLUS HYGIÉNIQUE

Nourriture saine

Consommations de Premier Ordre

ARRANGEMENTS POUR FAMILLES

ENVOI DU TARIF SUR DEMANDE

Voiture Légère HENRI

A 1 OU 2 CYLINDRES

Mécanique de Précision

La seule maison qui ne construit que les voitures commar

UNE DES PLUS ANCIENNES MARQUES

Médaille d'Or * Médaille d'Argent

Bureaux et Magasins : 18, rue du Marché à Neuilly-sur-Seine (P

SE TROUVE DANS TOUTES LES PHARMACIES ET DANS LES GRANDS ETABLISSEMENTS

LE SUC VITAL

ou VIANDE LIQUIDE est le Régénérateur par excellence des Affaiblis, des Surmenés et des Convalescents.

LE SUC VITAL

préparé chaque nuit par un procédé spécial avec de la viande fraîche, doit être consommé le jour même de sa préparation.

UN LITRE DE SUC VITAL CONTIENT 2 KILOS DE VIANDE

LE SUC VITAL

agréable au goût, est à la fois apéritif et nutritif.

Il se consomme pur, froid ou légèrement tiédi au bain-marie, assaisonné à volonté.

29, Boulevard Malesherbes

TÉLÉPHONE 305-60

LIVRAISONS CHAQUE MATIN A DOMICILE

LE LITRE : 6'50 — LE DEMI-LITRE : 3'50 — LE QUART : 2f.

H. FRAENKE

TAILLEUR

28, rue du Quatre-Septe

Succursale : 50, avenue de la Grande-A

Costumes et Équipements pour Spo

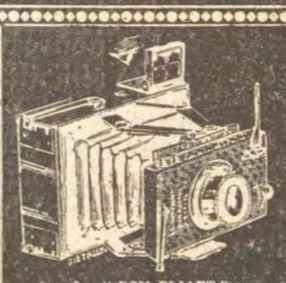
Automobile, Vélo, Cheval (Amazone), Excur

Redingotes et cache-poussières caout en LODEN du TYROL, en tissus **imperméables, non caoutchoutés.**

MASQUE PROTECTEUR INVISI pour protéger les yeux et les cheveux en au

COSTUMES TAILLEUR POUR L

Envoi franco du Catalogue illust



APPAREILS & ACCESSOIRES PHOTOGRAPHIQUES

Appareils de poche ⊙ Détectives ⊙ Jumelles ⊙ Foldings et tous Appareils

TELEPHONE N° 0.12 — CATALOGUE GRATUIT — ADR. TELEGR. DOM-PARIS

DOM-MARTIN Ingénieur-Constructeur 51 bis, boul. Saint-Germain PARIS

En Vente Pharmas Parfumrs Coiffeurs

Se recommande par LOTION **La BULBINE** ses résultats obtenus.

Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Nevers. Combat la Calvitie.

Envoi contre mandat, port en plus. — *Franco par tro*

Prière de mentionner la " Vie au Grand Air " en écrivant aux Annonciers.